

KIEROWCA



Nr 12 (77)

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ — WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

ROK PIĄTY — Warszawa, dnia 16-30 czerwca 1952 r.

PRZODOWAĆ W WYSZKOLENIU TO ZNACZY WALCZYĆ O PODNIESIENIE GOTOWOŚCI BOJOWEJ NASZEGO LUDOWEGO WOJSKA

PRZEZ PRZODOWNICTWO W WYSZKOLENIU POLITYCZNYM DO NOWYCH SUKCESÓW W SŁUŻBIE ŻOŁNIERSKIEJ

Genialny wódz całej postępowej ludzkości Generalissimus Józef Stalin uczy, że „czym wyższy poziom polityczny i marksistowsko-leninowska świadomość pracowników różnych dziedzin państwowej i partyjnej pracy, tym bardziej owocna jest sama praca".

Napis tej treści umieszczony został obok zdjęć żołnierzy-przodowników wyszkolenia politycznego w polowej sali wykładowej na obozie letnim N-tej jednostki samochodowej. Nie jest rzeczą przypadku, że właśnie w tej jednostce, w której tak wielu wzorowych kierowców i mechaników przoduje w wyszkoleniu politycznym, dowództwo kładzie duży nacisk na zagadnienie ideologicznego wychowania żołnierzy w okresie letnich ćwiczeń. Od pierwszego dnia pobytu na obozie zajęcia polityczne odbywały się tu ściśle według planu, a żołnierze z zapałem i świadomością przerabiają najtrudniejsze nawet zagadnienia.

Przykład N-tej jednostki nie jest odosobniony. Podobnie we wszystkich jednostkach służby samochodowej nasi żołnierze zrozumieli już doskonale, że świadomość polityczna jest podstawą sukcesów w ich służbie w szeregach Ludowego Wojska Polskiego. Nic więc dziwnego, że w okresie letnim, kiedy przed jednostkami służby samochodowej stoją nowe poważne zadania, walka o wysoki poziom i przodownictwo w wyszkoleniu politycznym nabiera specjalnego znaczenia.

Wiadomo, że warunki obozowe stwarzają najlepsze możliwości dla bojowego zahartowania żołnierzy, pomagają wyrabiać w nich odwagę, wytrzymałość, pomysłowość i inicjatywę. W tych warunkach w pełni uświadomiony politycznie żołnierz, rozumiejący dobrze jakim celom służy i jakich zdobyczy broni, łatwiej będzie mógł wzorowo szkolić się w swej specjalności wojskowej i pokonywać stojące przed nim trudności. Hasło: „Przez przodownictwo w politycznym wyszkoleniu do nowych sukcesów w służbie żołnierskiej — do zdobycia odznaki „Wzorowy Kierowca" winno stale przyświecać wszystkim żołnierzom naszej służby na obozie letnim".

Jakże piękne przykłady bohaterskich czynów żołnierzy Armii Radzieckiej — członków WKP(b) i Komsomołu na polu walki zawiera historia Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR. Ile wspaniałych postaci Polaków, żołnierzy - komunistów oddało swe życie, walcząc w szeregach I i II Armii WP, czy w Armii Ludowej z faszystowskim najeźdźcą o wolną, sprawiedliwą Polskę Socjalistyczną. Przykłady te uczą nas niezaprzeczalnej prawdy, że skuteczne i ofiarne wykonanie najtrudniejszych zadań postawionych przed żołnierzem zależy w ogromnej mierze od jego świadomości politycznej i od ideowego hartu.

Dlatego zapewnienie wysokiego poziomu wyszkolenia politycznego na obozach letnich musi stać się troską całego składu osobowego naszej służby.

Szczególnie odpowiedzialna rola w walce o wysoki poziom wyszkolenia politycznego przypada organizacjom partyjnym i ZMP-owskim w wojsku. Obowiązkiem ich jest więc w pierwszym rzędzie wpływać aktywnie na poziom tego szkolenia przez zapewnienie przodownictwa członków partii i ZMP w wyszkoleniu przez stałe podnoszenie wiedzy i świadomości politycznej swych członków, jak również przez organizowanie politycznego ich oddziaływania na ogół żołnierzy.

Praktyka wykazała, że w jednostkach, w których przodownictwo w wyszkoleniu politycznym jest sprawą honoru każdego członka partii ZMP, staje się ono w krótkim czasie sprawą honoru wszystkich żołnierzy, a rezultaty nie każą na siebie długo czekać. W takich jednostkach szybko zostaje wzmocniona dyscyplina, oraz podnosi się wysoko przeciętna ocen z wyszkolenia bojowego i fachowego, a wykroczenia należą tu do rzadkości. Dzięki uporczywej walce o przodownictwo w wyszkoleniu politycznym w takich jednostkach również w warunkach trudnego szkolenia letniego żołnierze uzyskują coraz to nowe sukcesy w swej służbie, a gotowość bojowa jednostki podnosi się na jeszcze wyższy poziom, dając gwarancję jak najlepszego wykonania 1-Majowego rozkazu Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

Kierowcy naszej służby — przodujący ZMP-owcy, przy pomocy gazetek ściennych i plansz pomagają dowódcom w podnoszeniu świadomości politycznej żołnierzy.

Żołnierze służby samochodowej przodując w wyszkoleniu politycznym, uzyskują coraz lepsze wyniki w służbie żołnierskiej. Na zdjęciu: kierowcy dokonują przeglądu samochodów przed wyjazdem z parku na ćwiczenia.

ROSNĄ SZEREGI WZOROWYCH MECHANIKÓW-KIEROWCÓW

Głęboka świadomość polityczna, która może się zrodzić w wyniku szkolenia politycznego — powiedział na ZMP-owskim zebraniu kierowców szer. Jan Gresman jest podstawą naszych sukcesów i naszego przodownictwa w wyszkoleniu bojowym i fachowym.



Szer. Wacław Łojewski — przodownik wyszkolenia politycznego i bojowego

Właśnie świadomość polityczna, świadomość tego, że żołnierzom Ludowego Wojska Polskiego, w obliczu knowań imperialistycznych nie wolno nie przodować w wyszkoleniu bojowym i fachowym, rodzi wspaniałe osiągnięcia.

Kierwocami, którzy doskonale to zrozumieli, są w naszym pododdziale przede wszystkim: plut. Modelewski, kpr. Szymański szer. Kalwajtus i Łojewski. Toteż stali się przodującymi mechanikami - kierowcami pododdziału.

W ciągu ostatnich dwóch tygodni kierowcy ci nie mieli prawie żadnych uszkodzeń swych samochodów, mimo bardzo trudnych warunków terenowych w jakich użytkowali je.

Nic dziwnego, po każdym ćwiczeniu, po powrocie do parku wzorowi mechanicy - kierowcy naszego pododdziału zabierają się od razu do przeglądania zespołów samochodu i natychmiast usuwają wszelkie zauważone niesprawności, aby nie dopuścić do poważniejszych uszkodzeń.

Przykład tych przodujących żołnierzy wpływa dodatnio na innych kolegów, którzy z dnia na dzień podnoszą swój poziom wyszkolenia i przodują w wykonywaniu swych zadań na ćwiczeniach.

kpr. W. Kołaczek
Korespondent „Kierowcy"

Przed zlotem MŁODYCH PRZODOWNIKÓW

Warunkiem udziału w Zlocie Młodzieżowym jest przodownictwo. Pamiętają o tym żołnierze wszystkich jednostek WP. Toteż już dziś, na miesiąc przed Zlotem, wielu żołnierzy a nawet całe pododdziały, wyróżniają się wzorową służbą żołnierską, troską o sprzęt i materiały, dokumentując tym wolę walki o pokój i wykonanie Planu 6-letniego.

Realizacja haseł Apelu Zarządu Głównego ZMP — to nie tylko sprawa członków ZMP, to sprawa całej młodzieży polskiej, zarówno członków organizacji jak i niezrzeszonych.

*

W jednostce oficera W. kierowcy samochodowi w odpowiedzi na Apel Zarządu Głównego ZMP postanowili ambitnie walczyć przez wzmożenie racjonalnej eksploatacji pojazdów, oraz oszczędności paliwa i ogumienia o prawo uczestniczenia w Zlocie.

Do przodujących kierowców tej jednostki należą szer. Wąsowski Józef, który na samochodzie ZIS-150 na przestrzeni 3 000 km jazdy w trudnym terenie zaoszczędził prawie 100 l. benzyny.

Szer. Jaroń Wacław na samochodzie GAZ-51 oszczędza przeciętnie na ciężkich drogach około 2,5 l. benzyny na 100 km. Ponadto szer. Jaroń może poszczycić się poważną oszczędnością ogumienia. Przejechał na swych oponach już 5 000 km ponad normę.

Żołnierze jednostki ofic. W. nie poprzestają jednak na zdobytych osiągnięciach. Entuzjastycznie postanawiają jeszcze bardziej wzmóc walkę o oszczędność i racjonalną eksploatację pojazdów mechanicznych. Przekraczają śmielej normy przebiegów międzynaprawczych, normy oszczędności paliwa i ogumienia. Walczą o przodownictwo w służbie samochodowej z całym entuzjazmem swej młodości, z całym żołnierskim zapałem, na jaki stać tylko żołnierzy w ustroju socjalistycznym. Razem z całą młodzieżą miast i wsi skutecznie walczą o prawo uczestniczenia w Zlocie Młodzieżowym.

*

Jednym z przodujących w okresie przedzlotowym jest pododdział kpr. Hanusza, wyróżniony odznaką „Wzorowego Kierowcy". Chlubą pododdziału są członkowie Partii i ZMP — kpr. Woźniak, kpr. Kowalik, szeregowcy Bondar i Pakuła. Oni pierwsi odpowiedzieli na Apel Zarządu Głównego ZMP wzmożoną pracą, twórczym wysiłkiem w dziedzinie wyszkolenia, przodownictwem w służbie i oszczędności. Walczą oni o umasowienie przodownictwa wśród wszystkich kierowców i mechaników jednostki, o poziom ideologiczny swoich kolegów, tłumacząc im, że świadomość ideologiczna żołnierza jest źródłem i pomocą w osiąganiu coraz to lepszych wyników w wyszkoleniu. Rozumieją oni, że służąc w ludowym Wojsku Polskim wypełniają zaszczytny obowiązek wobec swojej Ojczyzny. Starają się, aby cały ich pododdział był przodujący i aby jak najwięcej żołnierzy mogło zasłużyć na udział w Zlocie Młodych Przodowników.

kpr. Maselko

PRECZ Z TZW. „UKŁADEM OGÓLNYM"

Cały nasz naród potępia jak najostrzej nowy zamach imperialistycznych podżegaczy przeciwko pokojowi. Wiadomość o podpisaniu pomiędzy imperialistycznymi rządami USA, Anglii i Francji a marionetkowym rządem w Niemczech Zachodnich, tzw. „układu ogólnego" wywołała ogromne oburzenie również wśród żołnierzy N-tej jednostki służby samochodowej. Żołnierze na zwołanym wiecu, kategorycznie zaprotestowali i potępili podpisany wbrew woli narodów zbrodniczy akt.

Słowa przemawiających żołnierzy przesycone były nienawiścią i nabrzmiałe oburzeniem. Kpr. Harnaś — przodownik wyszkolenia bojowego i politycznego w przemówieniu swym, twardym głosem przypomniał nam lata hitlerowskiej okupacji i egzekucje dokonywane na niewinnej ludności.

Zabierało głos jeszcze wielu żołnierzy. W odpowiedzi na zakusy imperialistów postanowili oni podnosić na jeszcze wyższy poziom wyszkolenie bojowe i polityczne. Na zakończenie wiecu tyczne.

St. szer. Krokus.

Kpt. Z. Wilamowski

Organizacja ZMP bojowy pomocnik dowódcy

WIELKĄ i poważną rolę odgrywają w życiu naszego Wojska organizacje ZMP-owskie. Wychowują one tysiące szeregowców i podoficerów skupionych w ich szeregach na gorących patriotów Ludowej Ojczyzny, na przodujących w wyszkoleniu i wzorowo zdyscyplinowanych żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego. Są wraz z organizacją partyjną niezłomną oporą i oddanym pomocnikiem dowódcy w zabezpieczeniu zadań, które powierza naszemu wojsku Partia i Rząd.

Odpowiedzialność za wyszkolenie i stan moralno-polityczny żołnierzy, za utrzymanie ścisłego porządku regulaminowego spoczywa na dowódcy. Jego obowiązkiem jest stale umacniać w żołnierzach poczucie nienaruszalności przysięgi wojskowej i regulaminów, wychowywać żołnierzy w duchu sumiennego i gorliwego stosunku do służby wojskowej.

Dowódca jest obdarzony wielkim zaufaniem Partii i Rządu i posiada szerokie uprawnienia. Rozkaz dowódcy — to święte prawo dla żołnierza, od którego nie ma i nie może być żadnego odchylenia.

Na obozach letnich żołnierze służby samochodowej WP pogłębiają swoją świadomość polityczną, która będzie im pomocą w podniesieniu gotowości bojowej naszego wojska. Na zdjęciu: Kierowcy N-tej jedn. przygotowują się do zajęć politycznych

Zabezpieczyć wykonanie każdego rozkazu dowódcy, nieść mu codziennie i w każdej godzinie pomoc w jego trudnej i odpowiedzialnej pracy — oto czołowe zadanie, jakie stoi przed organizacjami ZMP-owskimi w wojsku.

Za pomocą jakich środków wypełniają to zadanie organizacje ZMPowskie w naszym wojsku?

Koła ZMP-owskie w wojsku rozwijając patriotyzm żołnierzy na wspaniałych tradycjach walki narodu o wolność i sprawiedliwość, na jego szczytowych osiągnięciach w ciągu wieków, na wspaniałej literaturze i sztuce narodowej, mają szereg specyficznych, ważnych środków wychowawczych. Są nimi: tradycje bojowe jednostek, sztandar jednostki, przysięga wojskowa, regulamin wojskowy.

Ambicją każdego koła ZMP winno być prowadzenie takiej pracy propagandowej, by nie było żołnierza, któryby nie znał szlaku bojowego swojej jednostki, któryby nie znał bohaterów tych walk. Historia każdej jednostki daje równocześnie przebogaty materiał do pogłębiania uczucia miłości i przyjaźni do Wielkiego Kraju Rad, Jego bohaterskiej Armii, do cementowania wiecznego braterstwa broni zrodzonego ze wspólnoty ideologicznej i razem przelanej krwi.

Umiejętne wykorzystanie tradycji narodowych, tradycji bojowych wojska, przysięgi wojskowej, jest potężnym środkiem mobilizacji ogółu członków ZMP mas żołnierskich do wzmożonego wysiłku wyszkoleniowego, do wzorowego pełnienia służby wojskowej, do osobistego przykładu w wyszkoleniu i służbie.

Opanowywanie nowej techniki wojskowej stwarzają konieczność nieustannej walki o przodownictwo, nie pozwalają ani na moment przerwać jej napięcia.

W swej walce o przodownictwo w wyszkoleniu powinni ZMP-owcy ze szczególną stanowczością przeciwstawiać się pokutującym jeszcze wśród nielicznych żołnierzy naszej służby fałszywym poglądom, że im, jako kierowcom nie potrzebny jest trening w pokonywaniu toru przeszkód, strzelanie z kbk itd., bo ich bronią jest samochód i wystarczy aby byli dobrymi fachowcami jedynie w swojej specjalności.

Drugą, równorzędną troską organizacji ZMP, obok sprawy indywidualnego przodownictwa, winno być dążenie do stworzenia przodujących zespołów i grup. Przodujący zespół, pluton — to bardzo ważny czynnik podnoszący w wybitny sposób gotowość bojową jednostki. W służbie naszej szerokie możliwości leżą w tej dziedzinie w organizowaniu przodujących zespołów naprawczych, skupiających najlepszych specjalistów pododdziału, w organizowaniu wzorowych obsad punktów kontroli technicznej itp.

Nienaruszalnym prawem życia wojskowego są regulaminy wojskowe. Uczą one żołnierzy nieustannej gotowości do obrony Ojczyzny w każdych warunkach i za każdą cenę.

Szerokie popularyzowanie regulaminów wojskowych, systematyczne ich studiowanie, pomaganie kolegom w ich poznawaniu — oto pomoc dla dowódcy w zabezpieczeniu regulaminowego porządku w pododdziale, która winna znaleźć stałe miejsce w programie pracy kół i organizacji ZMP-owskich.

Zabezpieczeniu regulaminowego porządku w pododdziale od strony poznania regulaminów przez cały skład osobowy winna również towarzyszyć stała praktyczna działalność ZMP-owców znajdująca wyraz w nieubłaganej walce ze wszystkimi przejawami nieregulaminowego postępowania, ze wszystkimi przejawami niezdyscyplinowania.

Wydać bezwzględną walkę katastrofom i ich przyczynom, jak jazda z nadmierną szybkością, nieposzanowanie przepisów ruchu kołowego, zasad załadowania na samochód materiałów i ludzi, wyjazdu niesprawnego technicznie samochodu itp. — oto ogromne zadanie dowódcy, w którym pomaga mu jego niezawodny pomocnik — organizacja ZMP.

Osobisty przykład członków ZMP w wyszkoleniu to najlepszy i najskuteczniejszy oręż w walce o rozwój przodownictwa w pododdziale. Tylko takie koło ZMP dobrze pracuje, w którym wszyscy członkowie przodują w wyszkoleniu bojowym i politycznym, są wzorem zdyscyplinowania. Walczyć o osobiste przodownictwo każdego ZMP-owca — to zawsze aktualne, stałe zadanie każdego Zarządu Koła i organizacji ZMP. Bardzo poważną rolę, szczególnie w jednostkach służby samochodowej powinny odegrać koła ZMP w popularyzowaniu wiedzy technicznej i zagadnień technicznych. Inicjować i pomagać w organizowaniu popularnych wykładów i pogadanek z dziedziny techniki, organizować wystawy i witryny poświęcone propagandzie książek, czasopism technicznych, współpraca z kołami racjonalizatorów — oto pomoc, jakiej mogą udzielić organizacje ZMP-owskie dowódcy w jego pracy nad podnoszeniem poziomu wyszkolenia technicznego żołnierzy.

Jak wiele dopomóc może dowódcy organizacja ZMP-owska, jak decydujące znaczenie w pracy wyszkoleniowej i wychowawczej odgrywa przodownictwo i przykład ZMP-owców świadczą przykłady z codziennego życia:

... W rejonie wyczekiwania kierowcy rozmieścili wozy w ukryciu. Na rozkaz dowódcy żołnierze-kierowcy przystąpili do okopywania i maskowania swoich samochodów. Jednakże praca szła im opornie. Nie wszyscy bowiem żołnierze mieli dostateczną wprawę przy wykonywaniu tego rodzaju prac. Wtedy ZMP-owcy kpr. Sidło, bomb. Andraszek i bomb. Witalski zwrócili im uwagę, że samochody ich nie są należycie okopane i udzielili im praktycznych wskazówek, pokazując jak należy wybudować właściwie konieczne prace. Dzięki pomocy kierowców ZMP-owców samochody pododdziału zostały dobrze ukryte i okopane.

Takich przykładów możnaby wyliczyć bardzo wiele. Wszystkie mówią one o tym, że w tych pododdziałach gdzie organizacje ZMP-owskie dobrze wykonują swoje zadania awangardy w walce o gotowość bojową, zapewnione są coraz to nowe sukcesy. W toku walki organizacji ZMP-owskich w naszej służbie o przodownictwo w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym o zabezpieczenie wzorowego wykonania każdego rozkazu dowódcy rośnie i krzepnie ilościowo i jakościowo aktyw członków ZMP służby samochodowej.

W wytężonej codziennej pracy organizacje ZMP przyczyniają się do wypełnienia nakazu narodu, który żąda, aby wojsko nasze było gotowe do obrony jego pokojowej pracy i niepodległości naszej Ojczyzny.

Kierowca RACJONALIZATOR

St. szer. Kobyłecki Jan przed wstąpieniem do wojska, był pomocnikiem kowala w swojej rodzinnej wiosce.

Od najmłodszych lat posiadał zamiłowanie do „majsterkowania" lecz brak odpowiedniego wykształcenia uniemożliwiał mu zdobycie upragnionego zawodu mechanika. Dopiero będąc w szeregach Wojska Polskiego ukoczył kurs kierowców samochodowych, a dzisiaj jest przodującym racjonalizatorem swojej jednostki.

St. szer. Kobyłecki jest autorem wielu usprawnień i pomysłów nowatorskich. Ostatnio skonstruował on specjalny stojak pod przekrój silnika samochodowego. Zaletą tego przyrządu jest możność zastosowania go w każdych warunkach i ustawienia silnika bez większych trudności w każdym pomieszczeniu.

Z chwilą przyjazdu jednostki na obóz letni st. szer. Kobyłecki w ramach organizacji ZMP-owskiej przeprowadził szereg pogadanek na temat „Racjonalizacja pomocą w wykonaniu zadań obozowych". Pogadanki te cieszyły się wielką popularnością wśród wszystkich kierowców. St. szer. Kobyłecki za wzorowe wykonanie swych żołnierskich obowiązków otrzymał od dowódcy jednostki pochwałę i trzydniowy urlop Swym przodownictwem w dziedzinie racjonalizacji st. szer. Kobyłecki dobrze wywiązuje się ze swych żołnierskich obowiązków.

Plut. Markiewicz

1.500 samochodów obsłuży Zlot Młodych Przodowników

Cała prasa polska, zamieszcza wiadomości o przygotowaniach do Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej, który odbędzie się w dniach 20, 21 i 22 lipca w Warszawie.

Już dzisiaj, opracowane są szczegółowo wszelkie zagadnienia związane z przyjazdem do stolicy 200-tysięcznej rzeszy, przodującej w pracy i sporcie młodzieży. Lecz nas, kierowców wojskowych interesuje najbardziej to, jak będzie zorganizowany transport, jak będzie on funkcjonował, aby sprostać odpowiedzialnym zadaniom zabezpieczenia szybkiej komunikacji uczestnikom Zlotu na obszarze Wielkiej Warszawy.

Obecnie setki problemów i zagadnień związanych z komunikacją zlotową opracowuje Komisja Transportowa. Trzeba bowiem, szybko i sprawnie przewozić 200-tysięczną rzeszę młodzieży kilka razy dziennie do miejsc imprez tak, aby nie robić zatorów na ulicach Stolicy. Uczestnicy Zlotu, nie będą na ogół korzystali z komunikacji miejskiej, tym niemniej trwają starania o to, by każdy uczestnik miał prawo do bezpłatnego korzystania ze środków MPK. Cały transport odbywać się będzie za pomocą 1.500 samochodów oddanych do dyspozycji Zlotu, które będą kursowały na trzy zmiany. Samochody skoncentrowane będą w 15 obozach rozmieszczonych w różnych punktach miasta. Dla zapewnienia pracy transportu samochodowego, każda z baz mieć będzie 10 łączników motocyklistów.

Transport samochodowy, przygotomuje się, aby umożliwić uczestnikom Zlotu w czasie ich trzydniowego pobytu w Stolicy, zwiedzenie budującego się socjalistycznego miasta oraz uczestniczenie we wszystkich imprezach i akademiach.

W nauce, pracy i w walce -

— „Być członkiem Związku młodzieży znaczy postępować tak, aby oddać swoją pracę, swoje siły dla sprawy ogółu. Oto na czym polega wychowanie komunistyczne" *).

W. I. LENIN

To wielkie wskazanie W. I. Lenina godnie wykonuje Wszechzwiązkowy Leninowski Komunistyczny Związek Młodzieży (WLKZM). W Kraju Rad wyrosła i zmężniała w walce 10-milionowa armia komsomolców, niezawodna rezerwa partii bolszewickiej. W ciągu przeszło 30 lat swego istnienia Komsomoł stał się wielką siłą i zaskarbił sobie swym bohaterstwem i twórczą inicjatywą zasłużony autorytet wśród narodów Związku Radzieckiego, zyskał miłość i sympatię całej postępowej młodzieży świata, dla której jest wzorem.

Pierwszy chrzest bojowy otrzymał Komsomoł w roku 1918 w ogniu wojny domowej. Młodzi komsomolcy ramię przy ramieniu z komunistami bronili na najbardziej niebezpiecznych odcinkach, wolności i niepodległości pierwszego na świecie państwa robotników i chłopów. Za zasługi bojowe na frontach wojny domowej Komsomoł został odznaczony orderem Czerwonego Sztandaru.

Po zdławieniu interwencji, Komsomoł zgodnie z nakazami Lenina i wskazaniami Stalina, aktywnie wciągał młodzież robotniczą i chłopską do walki o dalszy rozkwit gospodarki narodowej ZSRR, o nowe sukcesy budownictwa socjalistycznego w mieście i na wsi. Komsomolcy wiejscy występowali w roli aktywnych przewodników polityki partii na wsi. Tworzyli kółka rolnicze, likwidowali analfabetyzm, prowadzili wielostronną pracę kulturalno-oświatową i polityczno-wychowawczą. W latach, gdy partia bolszewików rozwinęła olbrzymią pracę na wsi, aby skierować ją na drogę socjalistyczną, Komsomoł pomagał ze wszystkich sił w dokonaniu tego wielkiego dzieła, brał aktywny udział w walce z kułactwem i w organizowaniu kołchozów.

Józef Stalin przedstawił w r. 1925 genialny plan uprzemysłowienia ZSRR. Komsomoł wezwał natychmiast młodzież do czynnego udziału w uprzemysłowieniu kraju i polecił organizacjom terenowym, aby rozwinęły twórczą inicjatywę młodzieży w walce o uprzemysłowienie kraju. W fabrykach i wszelkiego rodzaju zakładach przemysłowych rozpoczęły działalność pierwsze szturmowe brygady młodzieżowe. Objęły one patronat nad maszynami i obrabiarkami, rozwinęły ruch racjonalizatorski. Pokonując trudności młodzież osiągnęła pierwsze sukcesy, zwiększając produkcję i polepszając jej jakość. Tak powstał ruch przodowników pracy mający na celu osiągnięcie wysokiej wydajności pracy. Przeprowadzony przez KC WLKZM zaciąg do brygad przodowników pracy dał krajowi 1,5 miljona przodujących robotników.

W dniu 15-lecia WLKZM Józef Stalin pisał, że komsomolcy okryli się nieprzemijającą chwałą w okresie budownictwa nowych zakładów przemysłowych, kopalń, linii kolejowych, sowchozów i kołchozów. Za bohaterską i ofiarną pracę, za inicjatywę w organizowaniu współzawodnictwa socjalistycznego Komsomoł odznaczony został orderem Czerwonego Sztandaru Pracy.

Młodzież komsomolska dobrze rozumiała, że o ile pragnie stać się budowniczym nowego życia powinna wytrwale i cierpliwie uczyć się i za wszelką cenę opanowywać wiedzę. Poszli więc komsomolcy do szkół technicznych do wyższych uczelni, politechnik i instytutów naukowo-badawczych. W okresie pierwszych dwóch pięciolatek stalinowskich 118 tys. komsomolców zostało wyszkolonych na inżynierów i techników, a 69 tys. zostało specjalistami w dziedzinie rolnictwa.

W walce i pracy mężniał i hartował się Komsomoł. W okresie Wielkiej Wojny Narodowej autorytet Komsomołu wzrósł jeszcze bardziej. Zaraz pierwszego dnia wojny KC WLKZM powziął uchwałę o pracy organizacji komsomolskich w warunkach wojennych. Komsomolcy zwarli jeszcze silniej swoje szeregi wokół partii bolszewickiej, wzmocnili czujność i dyscyplinę organizacyjną — oddali wszystkie swe siły dla sprawy zwycięstwa nad wrogiem. Młodzież komsomolska wychowana przez partię Lenina-Stalina wykazała w walkach przeciwko faszystowskim najeźdźcom niepospolitą odwagę, i męstwo.

Bohaterstwo komsomolców na frontach wojny domowej miało charakter masowy. Już na początku wojny komsomolec kpr. Mikołaj Gastello dokonał bohaterskiego czynu. Pocisk zenitówki nieprzyjaciela trafił w zbiornik benzyny jego samolotu. Nieustraszony lotnik skierował ogarnięty płomieniem samolot na nieprzyjacielskie skupisko samochodów i cystern z benzyną. Dziesiątki faszystowskich maszyn i cystern wyleciało w powietrze wraz z samolotem bohatera. Z szeregu Komsomołu wyszło wiele tysięcy niszczycieli czołgów, którzy doskonale opanowali sztukę rzucania granatami p-czołgowymi i butelkami z płynem zapalającym. Kiedy rozpoczęły się zacięte boje o Odessę, Sewastopol, Leningrad i Stalingrad komsomolcy tych miast — bohaterów okazali przykładne męstwo i wytrwałość — byli wzorem ofiarnej służby Ojczyźnie.

Aktywną uczestniczką obrony Odessy i Sewastopola była 20-letnia Nina Oniłowa. Ten odważny żołnierz z oddziału karabinów maszynowych zlikwidował w walce ponad 2 tys. hitlerowców. Na przedpolach Sewastopola 6 młodych czarnomorców bohatersko broniło bunkra Nr 11. Jeden z nich komsomolec Aleksy Kałużny, będąc śmiertelnie ranny napisał na kartce:

„Ojczyzno moja! Ziemio rosyjska! Ukochany tow. Stalinie! Ja, syn i wychowanek leninowsko-stalinowskiego Komsomołu biłem się tak, jak nakazywało mi serce, niszczyłem wrogów, póki serce biło w mej piersi. Umieram, lecz wiem, że zwyciężymy. Marynarze — czarnomorscy! Trzymajcie się mocno, zabijajcie faszystowskie wściekłe psy! Przysięgi żołnierza dotrzymałem.

Kałużny".

W walkach o Moskwę uczestniczyli czynnie komsomolcy. Tysiące ich napływało do szeregów Armii Radzieckiej i do oddziałów partyzanckich. Ponad sto tys. młodych mieszkańców Moskwy pracowało przy budowie pozycji obronnych. Lotnicy komsomolcy strącali w walkach powietrzych setki samolotów faszystowskich. W walkach o Moskwę uwieczniła swe imię odważna komsomolka Zoja Kosmodemiańska. Za odwagę i bohaterstwo w walce partyzanckiej na tylach najeźdźców faszystowskich nadany jej został pośmiertelny tytuł bahatera Związku

*) „Dzieła wybrane" tom II, str. 794

PRZODOWNICY WYSZKOLENIA
Wierni Synowie Ludowej Ojczyzny

Natarcie rozpoczęło się o świcie. Poprzedziło je przygotowanie artyleryjskie. Pozorowane przez petardy wybuchy rozrywały się wzdłuż całej pierwszej linii obrony. Pod osłoną artylerii przy drutach kolczastych rozpoczęli pracę saperzy. Wkrótce do natarcia ruszyły pierwsze czołgi. W ślad za nimi rozwinęła się od strony lasu tyraliera piechoty...

*

Tak rozpoczęły się ćwiczenia bojowe, w których wziął udział pluton czołgów oficera Pelczara. Ćwiczenia te poprzedzone zostały gruntownym przygotowaniem wszystkich żołnierzy-czołgistów. Trzeba przecież, aby cały pododdział zadanie bojowe nie tylko wykonał. Chodzi o to, aby strzelanie wypadło jak najlepiej. Przecież wszystkie załogi czołgów plutonu oficera Palczara, to jak gdyby aktywne brygady szturmowe ZMP. Młodzi żołnierze dobrze wiedzą, że już za miesiąc rozpocznie się Zlot Młodych przodowników. Postanowili więc uczcić Zlot jak najlepszymi wynikami w wyszkoleniu bojowym i politycznym. Pragną zasłużyć swymi osiągnięciami na prawo uczestniczenia w Zlocie.

Dlatego tak uważnie przysłuchiwali się, gdy poprzedniego dnia dowódca pododdziału wyjaśniał wszystkim załogom na czym będą polegać oczekujące ich zadania.

— Po przełamaniu pierwszej linii obrony — mówił dowódca *— nasze czołgi będą musiały unieszkodliwić umocnione punkty uporu „n-pla" i stoczyć w natarciu pojedynek z czołgami przeciwnika.* Dowódca wskazywał na stole plastycznym kierunki uderzeń poszczególnych plutonów czołgów oraz miejsca, które zostały rozpoznane jako umocnione nieprzyjacielskie punkty oporu. Już wtedy czołgiści zrozumieli, że od szybkiego wykrycia tych punktów w terenie i od celności ognia czołgów zależy powodzenie całych ćwiczeń.

Po omówieniu zajęć i przeprowadzeniu rozpoznania z dowódcami poszczególnych czołgów dowódca pododdziału dał sygnał *— Gotowość bojowa Nr. 1.*

Potężne stalowe kolosy przyczaiły się wśród wysokich sosen. Starannie zamaskowane czołgi trwają tak przez dłuższy czas. Tylko wewnątrz wozów czuwa pilnie załoga. Twarze żołnierzy są skupione — wszyscy myślą o tym, jak poważne zadania stoją przed plutonem. Nagle przez słuchawki pada rozkaz. *— Silniki w ruch!*, a po chwili *— Naprzód!* i *— Zwiększyć szybkość!*

Teraz przyszła kolej, aby mechanicy-kierowcy wykazali swą całą umiejętność. Czołgi nacierają z coraz większą szybkością.

St. szer. Lewandowski to przodujący kierowca wozu bojowego. Jako przewodniczący grupy ZMP-owskiej musi on tym bardziej wykazać swoje opanowanie w prowadzeniu czołgu w natarciu. Zręcznie omija grube pnie drzew. Jego doskonale zamaskowany czołg stanowił z poszyciem lasu jedną całość. Teraz zręcznie manewruje, wykorzystując teren, aby nie być narażony na bezpośredni ogień „n-pla".

A oto i cele — miejsca umocnione, które trzeba zniszczyć. Zauważył je kpr. Olszyna, który jako dowódca plutonu obserwuje pole przez peryskop. Cele są zamaskowane i trudno je odróżnić od trawy i zarośli. St. szer. Lewandowski słyszy w słuchawkach: *— Orzeł, ja Sokół. Przed wami nieprzyjaciel. Zniszczyć*

Pada komenda: — *Krótki!* Mechanik-kierowca wie dobrze, że teraz od sprawnego zatrzymania czołgu na kilka sekund zależy celność strzału. Ale st. szer. Lewandowski to mistrz prowadzenia wozów bojowych. Po usłyszeniu komendy zwolnił natychmiast pedał podania paliwa, wyłączył sprzęgło główne i równocześnie bardzo płynnie zahamował wóz hamulcem.

Padł strzał. Doskonale! Dzięki temu, że kierowca przy hamowaniu nie spowodował kołysania wozu cel został trafiony.

Czołgi niepowstrzymanie prą naprzód. Jeszcze kilka strzałów oddają z przystanków, wykorzystując zręcznie teren, a umocnienia „n-pla" jeden po drugim zostają rozbite. Czołgi plutonu oficera Pelczara pomagają sobie wzajemnie niszcząc umocnienia „n-pla" w walce.

Już oczy bolą kpr. Olszynę od wypatrywania przez peryskop. St. szer. Jankowski odczuwa szum w głowie od wystrzałów. Wewnątrz wozu jest pełno dymu. Nikt jednak na to nie zważa. Cała załoga, stanowiąc jeden zgrany zespół, pracuje precyzyjnie — bez zarzutów.

Wtem kpr. Olszyna podaje: *— Z lewa trzy czołgi „n-pla".* Pada komenda. Po kilku wystrzałach czołgi już są zniszczone. Lecz w tej samej chwili załoga otrzymuje sygnał: *— Koniec ćwiczeń.*

*

Czołgiści zadowoleni z przebiegu ćwiczeń i ze strzelania wracają do swego polowego parku. Po przybyciu na miejsce dowódca pododdziału podał wyniki: pluton kpr. Olszyny wykonał zadanie na bardzo dobrze, wyróżniając się w pododdziale sprawnością i zgraniem całej załogi. Wszystkie cele i czołgi „n-pla" zostały zniszczone.

Tak czołgiści — ZMP-owcy przodującej jednostki wojsk pancernych naszego Ludowego Wojska odpowiedzieli na Apel Zarządu Głównego ZMP.

ppor. K. Jaskóła

Trybuna przodowników

St. szer. Janusz Żuliński przebył trudną drogę, zanim stał się wzorowym mechanikiem — kierowcą. Trudną dlatego, że gdy go powołano do wojska nie rozumiał, będąc słabo uświadomionym synem małorolnego chłopa, jakie zadania stoją przed Ludowym Wojskiem Polskim. Pracą nad sobą, przykładaniem się do szkolenia politycznego wyrobił w sobie głęboką świadomość polityczną i to mu pozwoliło zostać przodującym kierowcą swego pododdziału. Niemałą przy tym rolę odegrała organizacja ZMP-owska, która czynnie zajęła się st. szer. Żulińskim, umożliwiając mu osiągnięcie dużych sukcesów w szkoleniu i przyjęła go w szeregi ZMP.

St. szer. Janusz Żuliński, obecnie przodujący ZMP-owiec, mający szereg usprawnień racjonalizatorskich jak: przyrząd do wyciśnięcia zużytych tulei, uszczelnienie zbiornika benzynowego i innych, dokłada starań, aby jeszcze więcej przodować w wyszkoleniu politycznym, bojowym i fachowym. Pragnie bowiem wziąść udział w Zlocie Młodych Przodowników, a wie, że można to osiągnąć drogą wzmożonego wysiłku wyszkoleniowego.

Na zdjęciu st. szer. J. Żuliński demonstruje jedno ze swych usprawnień: korbę rozruchową ze specjalnym przedłużaczem.

Ludzie i ich usprawnienia

Plut. Aniołkowski Józef, jest mechanikiem-kierowcą w kompanii ob. T. W okresie poprzedzającym wymarsz na obozy letnie plut. Aniołkowski skonstruował sztywne złącze do holowania czołgów. Holowanie uszkodzonych czołgów, szczególnie z uszkodzoną transmisją, jest zadaniem dość trudnym — pisze w liście do Redakcji „Kierowca", racjonalizator czołgista. Dlatego też, posta nowiłem z bezużytecznych rur zmontować taki „hol", aby umożliwić holowanie „uszkodzonego" czołgu bez żadnego niebezpieczeństwa. Szczególnie ważnym jest zastosowanie tej racjonalizacji w okresie obozów letnich, podczas ćwiczeń ewakuacji „uszkodzonego" sprzętu.

*

W celu ułatwienia pracy pododdziałowi remontowemu i znacznego skrócenia czasu remontu czołga, szer. Kubatek Jerzy wykonał ściągacz do wyciągania zużytych tulei z kadłuba wozu. Ściągacz szer. Kubatka, podany był wszechstronnym próbom w różnorodnych warunkach pracy i okazał się niezawodny w użyciu.

Racjonalizacja ta jest pomocna szczególnie w okresie trwania obozów letnich, przy naprawie sprzętu, pomaga żołnierzom wojsk pancernych w osiąganiu lepszych wyników wyszkoleniowych.

*

Kołowrót do poruszania tarcz na poligonie, jest racjonalizacją kpr. Wronki Andrzeja mechanika-kierowcy, aktywnego ZMP-owca, przodownika wyszkolenia politycznego, pododdziału oficera B. Sam pomysł racjonalizatorski polega w zasadzie na wykorzystaniu starych bezużytecznych zespołów silnika samochodowego w zastosowaniu ich do napędu kołowrotu tarczowego. Racjonalizacja ta, **ma** doniosłe znaczenie w okresie trwania ćwiczeń letnich wojsk pancernych, które podczas ćwiczeń na poligonach w czasie ostrego strzelania, będą miały możność udoskonalania techniki oddawanych strzałów. Wysoka świadomość polityczna kpr. Wronki pomogła mu w skonstruowaniu tego wielce praktycznego usprawnienia podczas ostrego strzelania.

- komsomolcy naszym wzorem

Radzieckiego. W bitwach na przedpolach Moskwy 28 gwardzistów dywizji gen. Panfiłowa dokonało legendarnego wyczynu odpierając przeszło 4 godziny ataki czołgów faszystowskich na szosie Wołokołamskiej. Kiedy hitlerowców rzucili na gwardzistów jeszcze 30 czołgów instruktor polityczny Kłoczkow powiedział: „Rosja jest wielka, ale cofać się nie ma dokąd — za nami jest Moskwa".

Bitwa o Stalingrad trwała prawie 5 miesięcy. Poważną pomoc wojskom broniącym Stalingradu okazywali stalingradcy komsomolcy. Dziesiątki tysięcy młodzieży zasilało wtedy szeregi bohaterskich obrońców miasta. Pod ogniem nieprzyjacielskim pełnili oni wzorowo służbę wywiadowczą i patrolową, wznosili barykady pielęgnowali rannych oraz bezpośrednio uczestniczyli w walkach dając przykłady odwagi i poświęcenia.

Licznym komsomolcom, uczestnikom bitwy o Stalingrad nadano tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, wielu nagrodzono orderami i medalami ZSRR.

Wojska radzieckie po klęsce faszystów pod Stalingradem i Kurskiem, przeszły do kontrofensywy, która rozwinęła się w potężne natarcie na całym froncie, miażdżąc i wypierając hitlerowców. Za odwagę i bohaterstwo okazane przy forsowaniu Dniepru ponad tysiąc żołnierzy-komsomolców otrzymało tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Szczególnie wsławił się tu szer. 254 gwardyjskiego pułku strzelców, komsomolec Aleksander Matrosow. W bitwie o wieś Czernuszki Matrosow zakrył swoim ciałem strzelnicę nieprzyjacielskiego bunkra, umożliwiając dokonanie ataku swemu oddziałowi. Prezydium Rady Najwyższej ZSRR nadało pośmiertnie komsomolcowi Matrosowi tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Pułkowi jego nadano imię Aleksandra Matrosowa. W swoim rozkazie Józef Stalin pisał: „Wielki czyn Aleksandra Matrosowa powinien służyć wszystkim żołnierzom Armii Radzieckiej za przykład wojskowego męstwa i bohaterstwa".

Tak w latach Wielkiej Wojny Narodowej radzieccy komsomolcy wykazywali niebywałe męstwo, bezprzykładną odwagę i masowe bohaterstwo. Komsomolcy szli tam, gdzie potrzebni byli wypróbowani, śmiali i zdyscyplinowani żołnierze — do lotnictwa, do artylerii, do gwardyjskich oddziałów miotaczy min, do wojsk powietrzno-desantowych, na kutry torpedowe. W szeregi Armii Radzieckiej występowały ochotniczo dziesiątki tysięcy komsomołek. Zostawały one pielęgniarkami, łączniczkami, żołnierzami w oddziałach karabinów maszynowych, stanowiły obsługę dział p.-lotniczych. Prawie 7 tys. Bohaterów Związku Radzieckiego to komsomolcy i wychowankowie WLKZM. 60 wychowankom Komsomołu został nadany dwukrotnie tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Młodzi komuniści, którzy wyszli z szeregów WLKZM — Aleksander Pokryszkin i Iwan Kożedub trzykrotnie otrzymali tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Na zapleczu wroga komsomolcy organizowali ruch partyzancki, który niósł dużą pomoc wojskom radzieckim.

Wzorem bezgranicznej wierności Ojczyźnie jest walka bohaterskiej młodzieży donieckiego miasteczka Krasnodonu. Kiedy Niemcy okupowali miasto grupa komsomolców pod kierownictwem komunistów, którzy pozostali tu dla prowadzenia roboty podziemnej, stworzyła organizację komsomolska „Młoda Gwardia". Młodzi konspiratorzy odważnie walczyli z najeźdźcami niemieckimi: palili zboże rabowane przez faszystów, organizowali ucieczki żołnierzy Armii Radzieckiej wziętych do niewoli, likwidowali okupantów i ich sługusów, robili wywiady, prowadzili wielką robotę agitacyjną wśród ludności, rozpowszechniali komunikaty Radzieckiego Biura Informacyjnego oraz ulotki.

Równie bezgraniczne oddanie w sprawie obrony radzieckiej Ojczyzny wykazała młodzież komsomolska, która pracowała w głębi kraju pod hasłem: „Wszystko dla frontu, wszystko dla zwycięstwa".

Tak, Wielka Wojna Narodowa ZSRR udowodniła, że młodzież komsomolska jest godna swego narodu. Za wybitne zasługi Komsomołu w wojnie przeciwko faszystowskim najeźdźcom i za wielką pracę nad wychowaniem młodzieży radzieckiej Rada Najwyższa ZSRR odznaczyła Wszechzwiązkowy Leninowski Komunistyczny Związek Młodzieży orderem Lenina.

Komsomoł, który z trudnych prób wojny wyszedł jeszcze bardziej zahartowany, nie zatrzymał się na drodze wskazanej przez partię bolszewicką w latach powojennej odbudowy kraju i w okresie powstawania potężnych budowli komunizmu. Pierwsza powojenna pięciolatka Stalinowska przyniosła młodzieży komsomolskiej nowe sukcesy w pokojowym budownictwie. Przy pracach nad odbudową pierwszych obiektów w dnieprowskiej elektrowni wodnej pracowało panad 26 tys. komsomolców, a przy budowie fabryki „Zaporożstal" 10 tysięcy. Dziesiątki tysięcy młodzieży wzięło udział w budowie fabryk samochodowych, traktorowych, hut i wielu innych obiektów przemysłowych. W trosce o dalszy rozwój rolnictwa komsomolcy wykazują ten sam zapał i twórczą inicjatywę. Młodzież wiejska czynnie uczestniczy w ogólnonarodowym współzawodnictwie socjalistycznym, które rozwinęły kołchozy i sowchozy, pragnąc podwyższyć swoje zobowiązania wobec państwa. W samych tylko latach 1947—1948 rząd radziecki nadał 451 komsomolcom wiejskim tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej.

Olbrzymie znaczenie posiada udział młodzieży komsomolskiej dla szybszego wykonania gigantycznych prac dla przeobrażenia przyrody na stalinowskich budowlach komunizmu. Komsomolcy Stalingradu objęli patronat nad sadzeniem leśnego pasa ochronnego na przestrzeni Kamysin — Stalingrad. Dzięki temu prace zostały tu zakończone o 2 lata wcześniej. Na szlaku ruchomionego ostatnio kanału Wołga Don pracowało ofiarnie ponad 12 tysięcy komsomolskich brygad szturmowych, które skutecznie współzawodniczyły o tytuł najlepszej brygady tej gigantycznej budowli. W całym kraju we wszystkich zakładach przemysłowych, gdzie tylko wykonuje się zamówienia dla wielkich budowli młodzież komsomolska organizuje warty produkcyjne, aby przedterminowo przekazać zamówione materiały lub urządzenia budowniczym komunizmu. Na wszystkich krańcach olbrzymiego Kraju Rad komsomolcy miejscy i wiejscy przodują dziś w pracy dla dobra, budującej komunizm Ojczyzny. Jednocześnie nieustannie opanowują oni marksizm-leninizm, przyswajają sobie wszystkie skarby współczesnej przodującej kultury, wiedzy i techniki radzieckiej, bowiem bez wiedzy niepodobna zbudować komunizmu.

Wraz z całym narodem radzieckim komsomolcy popierają pokojową politykę stalinowską, politykę walki o pokój. Młodzież radziecka, wierna swoim zasadom internacjonalizmu, zacieśnia przyjaźń i współpracę z młodzieżą wszystkich krajów, aktywnie walczy o jedność młodzieży na rzecz pokoju i bezpieczeństwa narodów.

Sławne dzieje i nieśmiertelne czyny bohaterskiego komsomołu są dla naszych ZMP-owców wspaniałym wzorem do naśladowania. Przykład Komsomołu pomoże naszej młodzieży oddać swoje wszystkie siły sprawie budownictwa socjalizmu, tak jak robi to od przeszło trzydziestu lat młodzież radziecka. Przykład ten umocni w naszej młodzieży wolę walki o pokój i niepodległość naszej ukochanej Ojczyzny Ludowej.

chor. B. Skoczylas



DYŻURNY PUNKTU KONTROLNO TECHNICZNEGO

Każdy szef, względnie dyżurny punktu kontrolno-technicznego powinien być dumny z wielkiego zaufania, którym obdarzyło go dowództwo oddziału powierzając mu tak odpowiedzialne stanowisko.

Sprostać tym zadaniom może tylko żołnierz, który jest świadomy powagi zadań nań położonych, zna doskonale sprzęt samochodowy, wzorowo pełni służbę, jest punktualny i wysoce wymagający tak w stosunku do siebie, jak i do kontrolowanych kierowców i pojazdów. Dyżurny punktu kontrolno-technicznego powinien kochać swoją pracę i być wzorem dla kolegów i podwładnych.

Być szefem lub dyżurnym punktu kontrolno-technicznego, znaczy to — stać na straży gotowości techniczno-bojowej pojazdów mechanicznych oddziałów. Na stanowisko szefa punktu kontrolno-technicznego dużych parków (obozy letnie, ćwiczenia, itp) wyznacza się jednego z najlepszych oficerów służby samochodowej, względnie technicznej, przy mniejszych parkach natomiast podoficera nadterminowego.

Pomocnikiem szefa jest zwykle dyżurny podoficer względnie szeregowy, wyznaczany każdorazowo do pełnienia służby w ramach służby wewnętrznej oddziału.

Praca obsługi punktu kontrolno-technicznego obejmuje:

— Obejrzenie zewnętrzne pojazdu i sprawdzenie jego stanu technicznego.

— sprawdzenie, czy pojazd przeszedł techniczną obsługę, oraz czy wyjazd jest zaplanowany,

— sprawdzenie, czy rozkaz wyjazdu jest prawidłowo wypełniony,

— sprawdzenie, czy pojazd przydzielony jest kierowcy znajdującemu się za kierownicą,

— sprawdzenie, czy kierowca posiada prawo jazdy i inne dokumenty jak: zezwolenie na eksploatację, dowód rejestracyjny, książeczkę żołnierską itp.,

— sprawdzenie, czy pojazd posiada tablice rejestracyjne i w jakim są one stanie oraz czy wyjazd jest wpisany do książeczki ewidencji pojazdów mechanicznych wyjeżdżających i powracających do parku.



Czynności te może wykonywać żołnierz wysoce zdyscyplinowany, po odpowiednim przeszkoleniu. Jednak dokładnie i zgodnie z obowiązującymi przepisami wykonywanie zadań nań nałożonych zależy od inicjatywy, sprytu żołnierskiego i sumienności.

Raporty składane codzienne z-cy dowódcy do spraw technicznych, donoszące o wzorowej pracy punktu techniczno-kontrolnego będą tym bezpośrednim czynnikiem wpływającym na systematyczne podnoszenie gotowości bojowej pojazdów mechanicznych w oddziale. To znaczy, że



Szer. Pawłowski wzorowo pełni odpowiedzialną służbę dyżurnego PKT. Na zdjęciu: kontrola dokumentów przed opuszczeniem rejonu jednostki przez samochód szer. Gajewskiego.

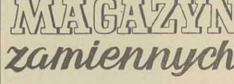
punkt kontrolno-techniczny powinien spełniać rolę instancji sygnalizacyjnej, odzwierciadlającej gotowość techniczną parku.

I tak np.: w N-tym oddziale, w przeddzień wyjazdu sierżant Kmieć sprawdzał stan techniczny samochodów, które miały wyjechać na poligon i stwierdził, że trzy samochody miały zluzowany mechanizm kierowniczy. Oczywiście nie zezwolił na wyjazd, lecz w swym raporcie dziennym do z-cy dowódcy do spraw technicznych zameldował o powyższym fakcie i wystąpił z wnioskiem o przeprowadzenie odpowiednich zajęć z kierowcami i dokładne sprawdzenie mechanizmów kierowniczych wszystkich pojazdów. Po wykonaniu wniosku sierż. Kmiecia więcej nie stwierdzono takich faktów na punkcie kontrolno-technicznym.

W innym przypadku oficer Tkacz kilkakrotnie stwierdził, że jeden z oddziałów wysyłał kierowców, ze źle opracowanymi i skompletowanymi dokumentami. Oficer Tkacz interweniował u szefa służby samochodowej obozu i po przeprowadzeniu kontroli w tym oddziale okazało się, że na skutek choroby oficera, rozkazy wyjazdu wypisywał pisarz, który był świeżo przydzielony do kancelarii technicznej.

Z przykładów tych jasno wynika, że odpowiedzialność za stan techniczny pojazdów mechanicznych ponoszą dowódcy pododdziałów, gdyż mogą być wypadki, że punkt kontrolno-techniczny nie będzie w stanie sprawdzić wszystkich wozów np. podczas alarmu bojowego itp.

Dyscyplina pracy pojazdów mechanicznych zależy w wielkim stopniu poza granicami parku od dobrej organizacji pracy na punkcie kontrolno-technicznym oraz od wkładu pracy szefa i dyżurnego parku.




MAGAZYN części zamiennych NA OBOZIE

Obejmując stanowisko magazyniera części zamiennych zdawałem sobie sprawę, że praca ta nie przyjdzie mi łatwo. Do tej pory bowiem nie zajmowałem jeszcze tak odpowiedzialnego stanowiska.

Aby sprostać zadaniom, postanowiłem w krótkim czasie zdobyć wiedzę fachową przez czytanie instrukcji i artykułów zamieszczonych w czasopismach „Za Kierownicą" i w „Przeglądzie Samochodowym", gdzie były wytyczne co do prowadzenia magazynów w garnizonach i na obozach letnich. Powiedziałem sobie, że i mój magazyn będzie urządzony wzorowo, w myśl przepisów i instrukcji, a części zamienne konserwowane zgodnie z planem konserwacji, sporządzonym przez pomocnika dowódcy do spraw technicznych. Ta planowa praca ułatwia mi przeprowadzanie konserwacji w oznaczonym terminie, oraz przyniesie oszczędności w materiałach konserwowych. Przystąpiłem więc do realizacji moich postanowień i już w krótkim czasie przekonałem się, że części zamiennych nie należy konserwować żadnymi olejami silnikowymi, ponieważ spłyną one bardzo szybko po powierzchni, przez co materiał zostanie narażony na działanie warunków atmosferycznych i zniszczy się.

Chcąc zapobiec przedwczesnemu zużyciu części zamiennych w okresie obozu letniego, należy je konserwować smarem wytrzymałym na działanie wysokiej temperatury. Najlepszym środkiem do konserwacji części zamiennych w okresie obozu letniego jest smar rozpuszczony z domieszką wosku. Staranie oczyszczoną część należy moczyć w danym roztworze. Roztwór taki momentalnie zastyga, tworząc jednolitą warstwę odporną na zmianę temperatury. Drugim czynnikiem zapobiegawczym, w zużyciu materiałów i części zamiennych jest odpowiednio, w myśl przepisów urządzony magazyn części wymiennych. Z praktyki wynika, że magazyn części wymiennych na obozie letnim winien być urządzony od strony północnej, gdzie nie działają promienie słoneczne. Okna muszą być nieduże, a szyby zamalowane na kolor niebieski w celu zabezpieczenia odpowiedniej temperatury, która musi być utrzymana w magazynie.

Na obozie letnim części zamienne i materiały wymagają troskliwej opieki magazyniera, ponieważ znajdują się tak, jak w warunkach bojowych pod różnymi wpływami atmosferycznymi. Nakłada to na magazyniera obowiązki należytego przechowywania i konserwacji części zamiennych oraz utrzymania ich w ciągłej gotowości do natychmiastowego użytku.

bomb. Maciąg Aleksander

Zagadki czołgowe

Bardzo ważną zaletą mechanika-kierowcy jest umiejętna zaradność techniczna na polu walki. Oto charakterystyczny przykład z walk jednostek pancernych Armii Radzieckiej.

ZARADNOŚĆ NA POLU WALKI

W lecie 1942 r. pod Woronężem jeden z czołgów średnich, prowadząc rozpoznanie na tyłach nieprzyjaciela, dostał się pod obstrzał artylerii przeciwpancernej, w wyniku którego przebity został lewy



zbiornik oleju w połowie jego wysokości, i lewa chłodnica wody. Zawdzięczając tylko zaradności i dobrej znajomości sprzętu przez załogę, udało się jej doprowadzić uszkodzony czołg do swojej jednostki. Na szczególne wyróżnienie zasłużył mechanik-kierowca tego czołgu — st. sierż. Dubrowin. Postąpił on w sposób następujący:

1. Odłączył przewód wodny trójdrogowego łącznika przy górnym zbiorniku lewej chłodnicy.

2. Odłączył przewód prowadzący od głowicy bloku cylindrów do górnego zbiornika lewej chłodnicy **(w którym miejscu i dlaczego?)** i połączył go z poprzednio odłączonym przewodem łącznika trójdrogowego.

3. Odłączył przewód prowadzący od dolnego zbiornika lewej chłodnicy do pompy wodnej **(w którym miejscu?)** i zatkał kolanko pompy wodnej.

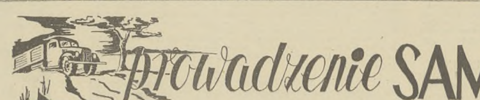
4. Odłączył przewód oleju prowadzący od zbiornika wyrównawczego do przebitego, lewego zbiornika oleju **(w którym miejscu i dlaczego?)** i zatkał otwór (kolanko) zbiorniczka wyrównawczego; włożył miernik do przebitego zbiornika oleju i przystąpił do odpompowania oleju pozostałego w zbiorniku poniżej przebicia **(w jaki sposób?)**, obserwując na mierniku jego ubywanie. Tym sposobem olej uszkodzonego, lewego zbiornika został częściowo odpompowany, a prawy zbiornik napełnił się do normalnego poziomu w przeciągu 1,5 minuty czasu.

Wprawdzie mechanik-kierowca mógł zlać olej z przebitego zbiornika przez odstojnik, nie przepompowując go, lecz na wykonanie tego potrzebowałby znacznie więcej czasu; musiałby również użyć naczynia, którego w czołgu nie było.

Następnie odłączył on przewód łączący przebity zbiornik z pompą olejową **(w którym miejscu?)** i zatkał otwór łącznika trójdrogowego.

5. Uruchomił silnik i zaczął jechać czołgiem przy pracy silnika na jednym zbiorniku oleju i jednej chłodnicy wody, zwracając szczególną uwagę na wskazania przyrządów kontrolnych. W miarę potrzeby, zmniejszał on obciążenie silnika, zwiększając obroty w celu zapobieżenia przegrzaniu się silnika.

W ten sposób dzięki doskonałej znajomości wozu mechanik-kierowca wyprowadził uszkodzony wóz z pola walki. **Aby jednak dokładnie poznać wszystkie jego czynności musicie koledzy uzupełnić je odpowiedziami na pięć pytań w tekście.**



Prowadzenie SAMOCHODU

O prowadzeniu samochodu pisaliśmy w poprzednich numerach „Kierowcy"

PROWADZENIE MOTOCYKLA PO DROGACH LEŚNYCH I POLNYCH

JAZDA motocyklem w terenie często odbywa się po drogach leśnych i polnych.

Poszczególne odcinki dróg leśnych są często w złym stanie, a jazda bokami utrudniona ze względu na poszycie. W tych warunkach najlepiej jest jechać środkiem drogi pomiędzy koleinami, ponieważ mało uczęszczane drogi mają przeważnie niezniszczony pas środkowy.

Podobnie przedstawia się sprawa z drogami polnymi z tym, że boki ich nadają się bardzo często dobrze do jazdy. Obydwa rodzaje dróg ze względu na małe przeszkody jak wyboje, jamy itp., wymagają od kierowcyześrodkowania całej uwagi na trasie i jej nierównościach. Musi on być przygotowany na to, że w każdej chwili, nagle trzeba zahamować lub objechać najtrudniejsze odcinki drogi zwracając przy tym uwagę, by wybrana droga była odpowiednia dla jego motocykla oraz, żeby nie spowodowała opóźnienia wykonania zadania. Motocyklista winien regulować szybkość w zależności od pola widzenia drogi i możliwości wyboru odcinków o różnej nawierzchni. Jest to szczególnie ważne w pierwszych stadiach nauki jazdy w terenie, ponieważ bezmyślna brawura stać się może jedynie przyczyną wypadku lub uszkodzenia motocykla.

Duże znaczenie przy jeździe drogami polnymi i leśnymi posiada umiejętne posługiwanie się przez kierowcę skrzynką przekładniową. Pierwszym biegiem motocyklista powinien posługiwać się jedynie w nadzwyczajnych wypadkach jak np. przy przejeżdżaniu wypełnionych błotem głębokich jam, odcinków piasku itp. Nie należy również nadużywać i biegu drugiego.

Przy jeździe po drogach polnych i leśnych motocyklem bez przyczepki należy stosować się do następujących zasad:

a) lekko dokręcić amortyzator skrętu kierownicy,

b) szybkość jazdy ustalić każdorazowo w zależności od stanu drogi, unikając jeżdżenia na ślizgającym się sprzęgle,

c) unikać używania pierwszego biegu,

d) unikać zapadania się motocykla w koleiny,

e) wykorzystywać maksymalnie bok drogi, jeżeli jest on dostatecznie szeroki i nadaje się do jazdy,

f) koleiny przejeżdżać z małą szybkością z probuksirowskoj sprzęgła, pod kątem tym bardziej zbliżonym do prostego, im koleina jest szersza i głębsza. W wypadku jeżeli stan koleiny jest znany, można przejeżdżać ją na większej szybkości,

g) przy jeździe po rozmokłych polnych drogach, jeżeli motocykl wypadnie w poślizg należy spuścić nogi z podnóżków i opierając się nimi o ziemię, utrzymać równowagę i prawidłowy kierunek jazdy. W wypadku konieczności zahamowania, należy hamować silnikiem, hamulce zaś włączać stopniowo, płynnie i jedynie po uprzednim zmniejszeniu szybkości.

Prowadzenia motocykla z przyczepką po drogach polnych i leśnych dotyczą następujące zasady:

a) zwrócić uwagę, aby przy jeździe koleinami lub skrajem drogi koła motocykla i przyczepki posuwały się wzdłuż możliwie najrówniejszego odcinka drogi. Wybierać trasę jazdy na skraju drogi, lub wzdłuż jej pasa środkowego, w zależności od tego, która nawierzchnia jest w lepszym stanie. W wypadkach ukośnego przejeżdżania kolein, trzymać kierownicę mocno w rękach w celu nie dopuszczenia by przednie koło wypadło w koleinę,

b) zawór cierny kierownicy lekko odkręcić.

PROWADZENIE MOTOCYKLA W WARUNKACH BEZDROŻA LEŚNEGO

Warunki ćwiczebne i bojowe wymagają, ażeby kierowca wojskowy opanował również umiejętność prowadzenia motocykla w warunkach leśnego bezdroża.

Instruktor prowadzący ćwiczenie nie powinien się zadowolić wybieraniem terenu z mapy, lecz przed zajęciem zapoznać się z nim bezpośrednio.

Pierwsze zajęcia winny być przeprowadzane w terenie łatwym, najlepiej w rzadkim lesie liściastym. Zadaniem ich winno być zorientować szkolonych w terenie tego typu, zapoznać ich ze sposobem jazdy i stosowanymi w danych warunkach szybkościami jazdy.

Instruktor winien ponadto specjalną uwagę zwrócić na rozwijanie u szkolnych spostrzegawczości, która będzie im bardzo potrzebna przy jeździe w lesie, wymijaniu przeszkód takich jak: drzewa, pnie, korzenie, zagajniki itp. Pierwsze ćwiczenia winno się poświęcić nauce właściwego wykonania skrętów w lewo i prawo, prawidłowym posługiwaniu się skrzynką przekładniową oraz nauce umiejętnego i łagodnego hamowania.

Po przeprowadzonym przeszkoleniu motocyklistów w jeździe lasem w poznanym terenie, należy z kolei przejść do ćwiczeń w prowadzeniu motocykla w terenie nieznanym wg określonego kierunku. Jako cele należy przy tym wybierać takie znaczne punkty terenowe jak: skraj lasu, drogi, osiedla lub brzeg rzeki itp.

Instruktor stawia szkolonym ogólne zadania, marszrutę natomiast wybierają oni samodzielnie. W celu rozwinięcia u kierowców samodzielności należy przy tym szkoloną grupę rozdzielić na podgrupy. Celem zgrupowania ćwiczących, instruktor przed rozpoczęciem zajęcia winien ustalić specjalny sygnał (najlepiej dźwiękowy). Sygnał tego rodzaju winien być ustalony również na wypadek konieczności udzielenia pomocy technicznej.

Przy jeździe po leśnych bezdrożach obowiązują następujące zasady:

a) naukę prowadzenia rozpoczynać w terenie łatwym na motocyklach bez przyczepek,

b) w pierwszym rzędzie nauczyć szkolonych rozpoznawać charakter terenu i obserwować go na kierunku jazdy, wybierać najdogodniejszą dla jazdy drogę,

c) przeprowadzać indywidualną kontrolę szkolonych odnośnie umiejętności swobodnego wymijania przeszkód, dając ocenę w obecności wszystkich szkolonych,

d) prowadzić ćwiczenia w jeździe do celu za przewodnikiem z przerwami (nie mniej niż 5 min.) poświęconymi na omówienie błędów.

e) zapobiegać przegrzewaniu przez szkolonych silnika, nie dopuszczać do stosowania nadmiernych obrotów oraz zwracać uwagę, ażeby motocykliści posługiwali się średnim i bezpośrednim biegiem,

f) nie dopuszczać do wypadków uszkodzenia motocykli,

g) stopniowo utrudniać szkolenie przez przenoszenie ich na coraz trudniejsze odcinki terenu, jednakże jedynie wówczas, jeżeli wszyscy szkoleni przyswoili, już sobie prawidłowe zasady prowadzenia na terenie łatwiejszym. Zdolniejszym dawać trudniejsze zadania, aby w ten sposób podnieść poziom pozostałych szkolonych.

h) organizować w celu rozwijania u kierowców poczucia koleżeństwa, praktyki we wzajemnej pomocy i odpowiedzialności zbiorowej — ćwiczenia drużynowe,

i) stopniowo utrudniać i komplikować ćwiczenia, zwracając szczególną uwagę na prawidłowe, przemyślane wypełnienie ich przez wszystkich szkolonych. Zwracać baczną uwagę, ażeby ćwiczenia były prowadzone przy takich szybkościach jazdy, które nie zagrażają bezpieczeństwu szkolonych,

j) po nabraniu przekonania, że szkolący się opanowali dostatecznie dotychczasowy materiał wprowadzać dalsze ćwiczenia grupowe jak np.: orientowanie się w terenie i marsz wg mapy, marsz na azymunt, przybycie do postawionego celu w określonym czasie itp.

k) rozwijać u szkolonych motocyklistów zdolności organizacyjne i dowódcze, wyznaczając kolejno przodowników wyszkolenia na dowódców podgrup ćwiczebnych,

l) przy szkoleniu w jeździe motocyklem

por. R. Tylec

Dyscyplina w marszu

W wojskach pancernych i zmechanizowanych, które w swoim składzie posiadają dużą ilość wozów bojowych i pomocniczych, dyscyplina marszu ma pierwszorzędne znaczenie i niejednokrotnie decyduje o powodzeniu wykonywanego, lub przewidywanego w najbliższym okresie działania bojowego.

Wypowiedź powyższa znajduje uzasadnienie oparte na niezliczonych przykładach działań bojowych wojsk pancernych i zmechanizowanych Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego w wojnie przeciwko faszystowskim najeźdźcom.

Dzięki należytej organizacji i przestrzeganiu dyscypliny marszu żołnierze wykonywali wzorowo zadania bojowe i odnosili na frontach wielkie sukcesy gromiąc armie niemieckie.

Ścisłe przestrzeganie postanowień regulaminowych i specjalnych zarządzeń dowódców o zachowaniu dyscypliny marszowej stwarzało warunki do wykonania marszu w dokładnie nakazanym czasie i w pełnej gotowości bojowej, bez jakichkolwiek strat od ognia nieprzyjaciela. I na odwrót — w wypadkach naruszenia dyscypliny marszowej — marsz był najczęściej wykryty przez nieprzyjaciela lub zdezorganizowany nieoczekiwanymi wypadkami, na skutek czego następowały straty w ludziach, sprzęcie i czasie. Naruszenie dyscypliny marszowej komplikowało, a niejednokrotnie uniemożliwiało wykonanie głównego zadania bojowego.

Pod ogólnym pojęciem dyscypliny marszu należy rozumieć ścisłe przestrzeganie przepisów ujętych w regulaminach i instrukcjach, traktujących o zachowaniu się podczas marszu tak całej kolumny, jak i poszczególnych wozów. W szczególności dyscyplina marszu obejmuje następujące zagadnienia:

- **przestrzeganie regulaminowych odległości marszowych między poszczególnymi oddziałami, pododdziałami i pojedynczymi wozami;**
- **przestrzeganie ustalonych dla różnych warunków (terenowych, atmosferycznych, widoczności i bojowych) odpowiednio różnych szybkości ruchu kolumn;**
- **przestrzeganie zasad ruchu drogowego (podporządkowywanie się wymaganiom osób regulujących ruch i znakom drogowym);**
- **przestrzeganie zasad maskowania się przed naziemną i powietrzną obserwacją nieprzyjaciela;**
- **dokładne podawanie, odbieranie i przekazywanie sygnałów podczas marszu i na przystankach.**

Wszystkie wyżej wymienione zagadnienia, w zależności od stopnia ich przestrzegania, wywierają odpowiedni wpływ na przebieg marszu.

Duża odpowiedzialność za przestrzeganie dyscypliny marszowej ciąży na mechaniku-kierowcy, który bezpośrednio odpowiada za nakazane odległości marszowe i szybkość ruchu wozu, za prawidłowe wymijanie wozów (jeśli zachodzi konieczność) i zatrzymywanie wozu (tylko po prawej stronie drogi) oraz za dokładne przestrzeganie zasad ruchu drogowego i maskowania wozu.

W związku z tym, że w większości wypadków, w celu skrytego podejścia do nieprzyjaciela marsze wykonuje się w warunkach ograniczonej widoczności, a więc najczęściej w nocy, mechanik - kierowca powinien doskonale znać przepisy dyscypliny marszu nocnego.

Marsz nocny, jakkolwiek jest korzystny ze względów taktycznych, to jednak stwarza on duże trudności w orientowaniu się, ogranicza możliwości posuwania się po bezdrożach i stosowania takich szybkości jak w dzień, a ponadto powoduje szybsze zmęczenie załóg (szczególnie mechaników-kierowców) itp.

Trudności te jednak mogą być sprowadzone do minimum pod warunkiem zachowania należytej organizacji i szczególnie wysokiej dyscypliny marszu.

Dyscyplina marszu nocnego polega przede wszystkim na dokładnym maskowaniu i umiejętnym prowadzeniu wozów. Ażeby uniknąć zdemaskowania marszu, należy przestrzegać dokładnego maskowania świateł zewnętrznych na wozach, które powinny być przysłonięte specjalnymi przysłonami, uniemożliwiającymi zauważenie światła z góry i z boku. Bardziej pewne zabezpieczenie przed wykryciem marszu nocnego osiąga się przez całkowite zaciemnienie świateł i namalowanie białą farbą na tylnej części wozu odpowiednio dużego znaku. Zmniejszone odległości między wozami i szybkość ich ruchu w zupełności zapewniają bezpieczeństwo posuwania się w kolumnie tak przygotowanych wozów.

Każdy mechanik - kierowca rozumiejąc doniosłą rolę dyscypliny marszu dla współczesnych działań bojowych, powinien stale pogłębiać swoje wiadomości z tej dziedziny wyszkolenia i uczyć się praktycznego wprowadzania ich w życie.

Młodzi czołgiści naszego wojska doceniają w pełni znaczenie dyscypliny marszowej. Na obozach letnich ćwiczą się w utrzymaniu szyków marszowych, podawaniu i przekazywaniu sygnałów. Na zdjęciu czołgi przygotowują się do zmiany szyków.

Wymieniamy doświadczenia

BUDUJEMY TRATEWKĘ Z FASZYNY DLA PRZEPRAWY MOTOCYKLA

Motocyklista — zwiadowca lub motocyklista — łącznik bardzo często spotyka się z koniecznością pokonania przeszkody wodnej. Charakter służby i zadanie, jakie mają do wykonania, wymienieni wyżej żołnierze — motocykliści, wymaga szybkiego przedostania się na przeciwległy brzeg. Należy tu więc, zastosować taki środek przeprawy, który można byłoby wykonać przy minimalnej stracie czasu i małym nakładzie pracy. — Takim właśnie środkiem dla motocykla i załogi jest tratewka z faszyny, którą w przeciągu pół godziny wykonać może 1—3 osób.

Tratewkę z faszyny z chrustu, wiąże się, przy pomocy ram z żerdzi, między którymi zaciska się faszyny. Tratewkę wykonuje się w następującej kolejności: związaną dolną ramę ustawia się na podkładach na brzegu, na nią układa się faszyny. Na faszyny przychodzi druga rama, którą przymocowuje się do dolnej. Na drugą ramę układa się prostopadle do rzędu dolnego, następny rząd faszyn, na który układa się z kolei trzecią wierzchnią ramę, po czym całą tratewkę starannie związuje się. Tratewka taka, służy do przeprawy motocykla z przyczepą i uzbrojeniem oraz trzyosobowej załogi.

Ładowanie motocykla na tratewkę odbywa się w następujący sposób: po wyszukaniu dogodnego zjazdu do przeszkody wodnej, podprowadzamy tratewkę na mieliznę przy brzegu, a następnie wprowadzamy na nią motocykl i umocowujemy go drutem lub linką. Teraz, tratewkę z zamocowanym na niej motocyklem załoga spycha na głębsze miejsce i ładuje się sama w ten sposób, by zrównoważyć ciężar tratewki. Do przeprawiania się przez przeszkodę wodną używamy długich żerdzi lub łopatek saperskich.

Tratewka wykonana sposobem gospodarczym (do artykułu obok).

Kierowca na ćwiczeniach letnich

Wiemy wszyscy, jak potrzebnym i niezbędnym wyposażeniem naszego samochodu jest sprzęt saperski. Zwłaszcza teraz w lecie, w okresie trwania obozu letniego, na każdych zajęciach w polu, czy też przy budowie wszelkich urządzeń parku polowego, będziemy zawsze korzystali z łopaty, kilofa, siekiery lub piły.

Dlatego też musimy dbać o sprzęt saperski, w który wyposażony jest nasz samochód. Po każdej wykonanej przez nas pracy, do której używaliśmy sprzętu saperskiego, musimy go dokładnie oczyścić, przejrzeć i zakonserwować.

Kierowca ciągnika artyleryjskiego bomb. Michalis Kazimierz docenia wartość sprzętu saperskiego i dlatego należycie go pielęgnuje. Jeszcze przed wyjazdem na obóz letni, przeprowadził dokładny przegląd sprzętu saperskiego, przy swoim samochodzie. Naprawił lub wymienił na nowe drewniane części sprzętu, poczym dokładnie pokrył je pokostem, zabezpieczając w ten sposób przed wilgocią i gniciem. Malowanie drewnianych części, o tyle nie jest praktyczne — twierdzi doświadczony kierowca bomb. Michalis — że pod warstwą farby nie widać drobnych pęknięć, będących z czasem przyczyną poważniejszych uszkodzeń.

Pod podłogą skrzyni ładunkowej, zaraz za kabiną kierowcy rozpiął on kawałek brezentu za pomocą uchwytów i umieścił na nim swe narzędzia. Brezent zabezpiecza je, przed ściekającymi przez szpary kroplami deszczu i rosy.

Po każdej pracy wykonanej przy pomocy narzędzi saperskich bomb. K. Michalis dokonuje oględzin poszczególnych narzędzi. Dokładnie czyści je z ziemi, nie zaniedbując najmniejszej szczeliny, następnie drewniane części lekko naciera szmatką zwilżoną pokostem, (może być także olej silnikowy), a metalowe części przeciera wazeliną techniczną. Co pewien dłuższy okres czasu, dokonuje on „generalnego" przeglądu wszystkich narzędzi, w czasie którego ustala wszelkiego rodzaju nadłamania, zagniecenia i wyszczerbienia lub stępienia metalowych części narzędzi saperskich, następnie w warsztacie usuwa zauważone niedomagania. Jeśli zachodzi potrzeba części drewniane zamienia na nowe.

Koledzy, sprawdźcie i przejrzyjcie Wasz sprzęt saperski. Nie dopuśćcie, by spotkała was nieprzyjemna niespodzianka na ćwiczeniach w polu, że staniecie nad rozpoczętą budową wykopu lub apereli ze złamaną drewnianą rączką łopaty lub kilofa, podczas gdy Wasi koledzy będą już mieli swe samochody okopane i zamaskowane.

ppor. St. Kubiak

Motocykla w terenie

z przyczepą przyzwyczajać kierowców do zwracania uwagi na szerokość drogi i omijanie przeszkód, o które zawadzić można miską olejową bądź przyczepką. Uczyć kierowców, że w wypadku, gdy przejazd jest niemożliwy należy zejść z motocykla i pchając go na włączonym pierwszym biegu, przy równoczesnym posługiwaniu się sprzęgłem dla regulowania szybkości przeprowadzić go przez przeszkodę.

m) uczyć kierowców, że gwałtownie hamować i wykonywać ostre skręty można jedynie w bezpiecznych miejscach, jak np.: leśne polany, pasy łąk itp.

n) w razie niemożliwości objechania wystających pni, zwalonych drzew itp., których wysokość jest większa od prześwitu motocykla, instruktor winien wskazywać uczniom, że należy wówczas odciążając koło, płynnie, unikając ostrego oderzenie najechać przeszkodę pod ostrym kątem, zrywając do góry kierownice z równoczesnym wychyleniem ciała do tyłu. Obciążenie tylnego koła zwalniać opierając się nogami bądź o przeszkodę bądź o ziemię.

W bardzo trudnych wypadkach należy zejść z motocykla i prowadzić go na biegu z przechyleniem do siebie. Przejazd kół przednich przez przeszkodę ułatwiać podrywaniem kierownicy w górę, kół tylnych przez podrywanie za siodełko.

Tereny leśnego bezdroża, jak to już wynika z samego ich charakteru, mogą być bardzo różnorodne. W lasach mieszanych i liściastych jest więcej zagajników i zarośli, ukrytych pni, korzeni drzew, kamieni itp. niż w lasach iglastych. Warunki te wymagają szczególnej ostrożności uwarunkowanej polem widzenia jeźdźca. Dotyczy to szczególnie kierowców jadących w przodzie lub podgrupy ćwiczebnej. Ostrożność niezbędna jest również przy przejeżdżaniu leśnych polan szczególnie tych, które zasłonięte są trawą.

Szkoleni kierowcy powinni przyswoić sobie nienaruszalną zasadę jazdy w warunkach leśnego bezdroża, że należy być zawsze gotowym do zahamowania, a przy ostrych skrętach podpierać się nogą o ziemię.

PROWADZENIE MOTOCYKLA PO PIACHACH

Technika jazdy po piasku, uzależniona jest od grubości warstwy piasku, jego wilgotności i długości piaszczystego odcinka.

Przejazd przez odcinek piaszczysty jest tym trudniejszy im grubsza jest warstwa piasku. Proporcjonalnie bowiem do grubości warstwy piasku wzrasta z natury już silny opór jaki piasek stawia kołom motocykla. Wykonywanie skrętów kierownicą nie ułatwia podczas jazdy w piasku prowadzenia motocykla, ponieważ ukośnie postawione koła powodują jedynie wzrost oporu piasku i poślizg. Poślizgowi ulega w piasku często również i tylne koło na skutek „buksowania".

Przy prowadzeniu motocykla w piasku nieodzownym jest stosowanie następujących zasad jazdy:

a) nieduże odcinki piaszczystego terenu, pokryte cienką warstwą piasku przejeżdżać na pierwszym lub drugim biegu (w zależności od długości odcinka) na „pełnym gazie" unikając zatrzymania oraz zakrętów, opanując poślizgi przedniego koła kierownicą,

b) dłuższe odcinki piaszczystego terenu, pokryte grubą warstwą suchego piasku, pokonywać z rozbiegu na pierwszym biegu i wysokich obrotach, zwracając przy tym uwagę ażeby nie przegrzać silnika. Przy oznakach przegrzania lub wpadnięciu tylnego koła w poślizg uniemożliwiający jazdę zsiąść z motocykla i prowadzić go rękoma na włączonym biegu,

c) mokry piach jest w większości wypadków zbity i już z tej racji znacznie mniej utrudnia prowadzenie motocykla niż suchy.

Jakkolwiek w mokrym piasku znika w znacznej mierze niebezpieczeństwo „buksowania" kół to jednak poważnie wzrasta stawiany im opór a szybkość jazdy ulega zmniejszeniu. Ponadto, jeżeli warstwa mokrego piasku jest głęboka to w trakcie jazdy tworzą się na skutek ciężaru motocykla koleiny utrudniające coraz bardziej dalszą jazdę. Duży opór powodowany przez mokry piasek wywołuje, szczególnie przy przejeżdżaniu na pierwszym biegu dłuższych odcinków, silne nagrzanie silnika. Trzeba wówczas jeśli konieczny jest pośpiech prowadzić motocykl rękoma, jeśli zaś nie pozwolić silnikowi ostygnąć.

Motocykliści jadący w raidzie poza pierwszym winni uważać, aby nie jechać jego śladem ponieważ wówczas koleina pogłębia się i jazda staje się jeszcze bardziej utrudniona.

d) przy prowadzeniu motocykla z przyczepką należy dążyć do odciążenia koła przyczepki, nakazując pasażerowi przesunąć się w stronę tylnego koła motocykla.

W wypadku, gdy konieczność zmusza do zejścia z motocykla, załoga jego winna prowadzić go wspólnymi siłami. Kierowca pchając za kierownicę, a jadący w przyczepce za tylne siedzenie motocykla.

PROWADZENIE MOTOCYKLA W TERENIE BŁOTNISTYM

Jazda w terenie błotnistym wymaga największego opanowania równowagi. Dlatego też, ćwiczenia w jeździe po terenie błotnistym należy rozpoczynać przy zupełnie małyc szybkościach. Naczelne reguły są tutaj następujące: elastyczna pozycja na motocyklu, zachowanie zasady trzymania nóg na podnóżkach i ściskania kolanami zbiornika, elastyczne a nie kurczowe trzymanie kierownicy przy luźno skręconym amortyzatorze skrętów.

Poza tymi ogólnymi wytycznymi przy jeździe przez błotnisty teren należy przestrzegać następujące zasady:

a) wyjeżdżać na błotnisty odcinek powoli na niskiej przekładni. W ciągu jazdy płynnie włączać i wyłączać sprzęgło umiejętnie i ostrożnie obchodzić się z gazem, pamiętając że każde ostre danie gazu natychmiast wywoła zarzucenie. Poślizg tylnego, czy nawet obruszenie się przedniego koła, pasować należy kierownicą i umiejętnym, ostrożnym operowaniem gazem, starając się przy tym nie zdejmować nóg z podnóżków.

Przy jeździe w błocie nie należy jednak wpadać w przesadę i przy silnym zarzuceniu, grożącym upadkiem podeprzeć się nogą,

b) unikać wpadania w wąskie i głębokie wyboje lub jamy ponieważ motocykl oprze się wówczas najczęściej miską olejową na gruncie. Wydobycie go zaś z tego położenia wymagać będzie znacznego wysiłku fizycznego,

c) nie należy nigdy hamować gwałtownie, powoduje to bowiem ostre zarzucenie motocykla i przeważnie upadek. W wypadku gdy zachodzi konieczność zahamowania, należy uprzednio zamknąć gaz i podhamować lekko przednim hamulcem a potem dopiero tylnym. Gdy rozpoczynają się zarzucania hamulce natychmiast puścić,

d) na błotnistych podjazdach wyszukiwać możliwie mało śliską trasę. W miarę wytracania szybkości, gdy koło zaczyna mieć tendencję do obracania się w miejscu, zmniejszyć gaz a wówczas w tej wyjątkowej sytuacji motocykl się zwolna przyspieszy. W miarę spadania szybkości przechodzić łagodnie na wyższy bieg — tak aby nie spowodować kręcenia się koła w miejscu,

e) przy prowadzeniu motocykla z przyczepką dążyć do odciążenia koła przyczepki, nakazując pasażerowi przesunięcie się w stronę tylnego siodełka motocykla.

W walce o tytuł wzorowego mechanika kierowcy

Skuteczność działania czołgów zależy w znacznej mierze od umiejętności prowadzenia wozów przez mechaników - kierowców. Jednym z zasadniczych warunków mistrzowskiego prowadzenia czołgów w różnych warunkach terenowych, w tym w terenie lesistobagnistym jest szczegółowe poznanie przez mechaników - kierowców przepisów prowadzenia wozów w warunkach terenowych.

Przede wszystkim, należy pamiętać, że nie przez każdy teren bagnisty może przejechać czołg. Zależy to od głębokości bagna i stanu jego powiechni. Bagno bowiem staje się przeszkodą dla poruszania się po nim czołgu dopiero wtedy, kiedy czołg osiada dnem w błoto, w wyniku czego opór poruszania się czołgu stawiany przez grunt zwiększa się, a siła zaczepu z gruntem zmniejsza. Powoduje to poślizg gąsienicy i jeszcze głębsze osiadanie czołgu w gruncie. Wynika stąd, że czołg łatwo pokonuje bagno, jeśli głębokość jego jest mniejsza od prześwitu czołgu.

Każdy mechanik - kierowca czołgu, powinien w czasie rozpoznania terenu łatwo, według oznak zewnętrznych określić, czy czołg może pokonać dany teren bagnisty. Wszystkie, łatwe do przejścia odcinki bagien są przeważnie pokryte gęstą trawą mchem, krzakami, rosną na nich małe drzewa — brzoza, osika, wierzba. Na takim terenie często jest wielka ilość mrowisk i kretowisk. Natomiast bardzo trudne do pokonania przez czołgi odcinki bagien, są pokryte białym mchem lub szuwarem, pod którym jest woda i miękkie dno. Nawet wtedy, gdy torfowisko ma dość grubą górną warstwę nie jest ono możliwe do pokonania przez czołgi, bez odpowiedniego wzmocnienia gruntu.

Możliwość przejechania czołgiem przez teren bagnisty zależy również, od ciążaru czołgu, który ma ten teren pokonać. Dlatego też czołg średni dzięki swej szybkości i mniejszemu ciężarowi znacznie łatwiej przechodzi przez teren bagnisty, aniżeli czołg ciężki.

W czasie bezpośredniego prowadzenia wozu w terenie bagnistym mechanik - kierowca powinien przestrzegać zasad, ustalonych dzięki wieloletniemu doświadczeniu w prowadzeniu czołgu.

Zasady te są następujące:

1) Przy poruszaniu się w terenie bagnistym należy unikać dokonywaniu skrętów czołgiem, ponieważ zwiększa to znacznie opór stawiany przez grunt. Twarda warstwa gruntu zostaje zerwana przez gąsienicę, w wyniku czego czołg osiada w gruncie na dno.

2) Przy poruszaniu się czołgów w kolumnie, nie należy posuwać się śladem czołgów idących w przedzie, ponieważ może to również doprowadzić do ugrzęźnięcia czołgu, na skutek niszczenia twardej warstwy gruntu przez gąsienicę poruszających się w przodzie czołgów.

Na zdjęciu: czołg pokonuje rzekę.

3) Niedługie odcinki bagniste można pokonywać na wysokich przekładniach, nie zmniejszając szybkości poruszania się czołgu.

4) Odcinki bagniste dłuższe, należy pokonywać na niższych przekładniach, przy czym przekładnię należy wyłączyć nie w czasie prowadzenia czołgu przez bagno, lecz przed podejściem do bagna. Przełączenie przekładni w czasie poruszania się w terenie bagnistym może spowodować zatrzymanie czołgu, a tym samym i ugrzęźnięcie jego w bagnie. Przekładnię należy wybrać odpowiednią — taką, aby można było cały odcinek bagnisty pokonać bez przełączenia przekładni z tym jednak, żeby można było posuwać się czołgiem z możliwie dużą szybkością.

5) Posuwając się czołgiem w terenie bagnistym nie należy zmieniać gwałtownie obrotów silnika, ponieważ nagła zmiana obrotów silnika tak w stronę ich zwiększenia jak i zmniejszenia powoduje poślizg gąsienicy, to znaczy zatrzymanie czołgu i osiadanie go na dno.

6) Dla ułatwienia pokonania odcinków bagnistych należy silniej nacisnąć gąsienicę czołga, wtedy bowiem ciężar czołgu bardziej równomiernie rozłożony jest na podłoże.

Te same zasady należy stosować i przy poruszaniu się po mokrych łąkach z tym jednak, że czołg należy prowadzić na bardziej wysokich przekładniach.

Dla pokonania trudnych do przejścia przez czołg odcinków bagnistych, konieczne jest stosowanie specjalnych środków, ułatwiających zdolność pokonania terenu. Środki te są różne, służą jednak temu samemu celowi — zmniejszyć ciśnienie jednostkowe gąsienic czołgów na grunt. Przy pomocy tych środków: chrustu, wiązek słomy, gałęzi, żerdzi itd. układa się drogę w terenie bagnistym. Szerokość tej drogi nie może być mniejsza od podwójnej szerokości czołgu.

10 zasad wzorowego mechanika-kierowcy

1 Pamiętaj, że czołg — to twoja broń. Dlatego też nieustannie pogłębiaj swoją wiedzę o nim i umiejętność wykorzystania go w walce.

2 Szanuj i kochaj swój wóz. Pamiętaj, że jest on najdoskonalszym czołgiem w świecie i przekazany ci został przez naród dla obrony bezpieczeństwa jego twórczej pracy.

3 Utrzymuj swój czołg w nieustannej sprawności technicznej i gotowości bojowej. Pamiętaj, że każda jego niesprawność ma takie same znaczenie, jak niesprawność karabinu dla piechura i działa dla artylerzysty.

4 Przestrzegaj ściśle i terminowo zaleceń wszystkich przepisów, dotyczących utrzymania i eksploatacji sprzętu. Nie zwlekaj z usunięciem najdrobniejszej niesprawności, a uzyskasz gwarancję, że czołg twój nigdy cię nie zawiedzie.

5 Terminowo i dokładnie dokonuj: zamiany i uzupełniania smarów, oleju i wody, czyszczenia filtrów powietrza, oleju i paliwa, obsługiwania akumulatorów, prawidłowego napełniania zbiorników.

6 W czasie jazdy nie przeciążaj wozu, a zwłaszcza silnika. Pamiętaj, że jest on „sercem" czołgu. Kieruj wozem płynnie, bez gwałtownych zrywów i skrętów, gdyż ze względu na duży jego ciężar wszelkie przesilenia powodują przedwczesne zużycie mechanizmów i prowadzą do uszkodzeń.

7 Prowadząc wóz bacznie obserwuj trasę jazdy, zachowując wszelkie przepisy i wymagania jazdy w terenie lub na drogach publicznych. Jednocześnie nieustannie sprawdzaj na przyrządach kontrolnych pracę mechanizmów.

8 Dbaj zawsze o całkowite wyposażenie i czystość swego wozu. Skrupulatnie dokonuj odpowiednich zapisów w formularzu wozu.

9 Nieustannie doskonal się w harmonijnym, ścisłym współdziałaniu ze swą załogą w wykonywaniu zadań bojowych. Pamiętaj, że twoje umiejętności techniczne i bojowe w poważnym stopniu decydują o sukcesach lub niepowodzeniach całej załogi czołgu.

10 Bądź przykładem dla kolegów w szkoleniu i utrzymaniu sprzętu, służ im zawsze radą i pomocą, aby cały twój pododdział i jednostka osiągnęły jak najwyższą gotowość bojową.

Wymieniamy doświadczenia

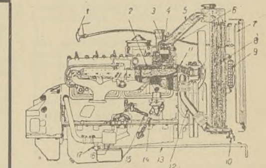
NIE DOPUSZCZAĆ DO PRZEGRZANIA SIĘ SILNIKA

Znając dokładnie przyczyny grzania się silnika, kierowcy mogą skutecznie zapobiec nadmiernemu wzrostowi ciepłoty. Dlatego, w pierwszym rzędzie przed wyjazdem na każde ćwiczenia, należy dokładnie sprawdziß ustawienie zapłonn. Zarówno bowiem zbyt wczesny, jak i zbyt późny zapłon w znacznym stopniu wpływa na grzanie się silnika. Przed wyjazdem należy sprawdzić ponadto stopień naciągnięcia paska wentylatora, oraz ilość wody w chłodnicy. Również niesprawny obieg wody w układzie chłodzenia na skutek uszkodzenia wirnika pompy wodnejź częściowego zamulenia, czy zatkania rurek chłodnicy i nieszczelności układu chłodzenia (złączą, pompą wodną) przyczyniają się do przegrzania silnika.

Nie mniejszą troską należy otoczyć układ smarowania. Grzanie się silnika może bowiem nastąpić również na skutek zbyt małej ilości i niskiej jakości oleju w misce olejowej, oraz słabego doprowadzenia oleju przez pompkę olejową. Dlatego też sprawdzając poziom wody w chłodnicy, sprawdzamy również przed wyjazdem na ćwiczenia, ilość oleju w misce olejowej silnika.

Rozważając przyczyny grzania się silnika nie zapominajmy i o tym, że zbyt uboga lub zbyt bogata mieszanka jest przyczyną szybszego wzrostu temperatury silnika. Prawidłowe więc ustawienie gaźnika, zagwarantuje nam właściwą pracę silnika i utrzymanie jego temperatury w odpowiednich granicach.

Jeżeli silnik zagrzeje się na skutek zbyt małej ilości wody w układzie chłodzenia,



Schemat chłodzenia silnika GAZ-51.

1 — rękojeść cięgła uruchamiającego żaluzje, 2 — rura wodorozdzielcza, 3 — termostat, 4 — końcówka wodna głowicy kadłuba, 5 — wąż gumowy, 6 — osłona cięgła, 7 — żaluzje, 8 — rurka chłodnicy wodnej, 11 — pompa wodna, 12 — rura, 13 — cięgła kranika wodnego, 14 — rura wylotowa chłodnicy olejowej, 15 — rura wlotowa chłodnicy olejowej 16 — kocioł podgrzewacza rozruchowego (na rysunku widoczna jest tylko część kotła, 17 — kranik spustowy kotła.

to zimną wodę można dopiero dolewać, gdy silnik nieco ostygnie. Wlewamy ją wtedy małymi dawkami, aby stopniowo mieszała się z wodą gorącą, znajdującą się w silniku. Aby zapobiec zatarciu tłoków w cylindrach przy sidnie nagrzanym silniku, należy wykręcić wszystkie świece i do cylindrów wlać niewielką ilość oleju silnikowego.

TECHNIKA naszych przyjaciół

SAMOCHÓD OSOBOWY SKODA 1200.

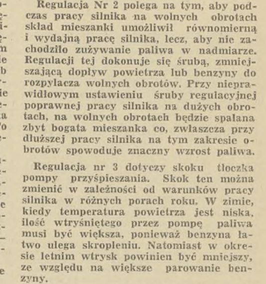
Znane są nam dobrze ze swej wysokiej jakości samochody osobowe produkcji bratniej Czechosłowacji — Skoda 1101 i 1102. Ostatnio jednak kolektyw Zakładów Samochodowych w Mlada Bolesław (CSR), opracował i wyprodukował nowy typ tego samochodu — Skoda 1200, przewyższającym jeszcze pod wielu względami poprzednio produkowane pojazdy.



Podwozie z wbudowanym silnikiem.

W samochodzie osobowym Skoda—1200 został wzmocniony silnik, który w zasadzie jest zbudowany na elementach silnika wozu Skoda—1102. Nowy czterocylindrowy silnik posiada bowiem średnicę tłoka 72 mm, skok tłoka 75 mm, objętość skokową tłoka 1221 ccm. i przy 4250 obrotach na minutę daje 36 KM. Samochód Skoda—1200 rozwija szybkość maks. 105—110 km/godz. Zużycie paliwa wynosi 8—9 l. na 100 km. Wóz posiada 4-biegową skrzynkę przekładniową i jeden bieg wsteczny, oraz doskonałe, hydrauliczne hamulce.

Nadwozie samochodu posiada linię tzw. pontonową. Jest budowane jako limuzyna 4-drzwiowa, wóz bagażowy i sanitarka.



Skoda 1200 na ulicach Pragi

Gdzie szukać oszczędności MPS



Jednym z najczęstszych powodów pracy silnika na zbyt bogatej mieszance jest za wysoki poziom benzyny w komorze pływakowej, spowodowany naturalnym zużyciem, uszkodzeniem lub niewłaściwą regulacją mechanizmu pływakowego. Elementem regulującym dopływ paliwa do komory jest pływak, uruchamiający igłę zaworową osadzoną w specjalnie dopasowanym gnieździe. Wskutek długotrwałej pracy stożek igły ściera się. Między igłą, a gniazdem powstają wtedy szczeliny, przez które pomimo zamknięcia igły paliwo wpływa do komory, powodując nadmierny poziom w komorze i rozpylaczach. Wobec tego należy wyrobioną igłę dotrzeć w gnieździe, aby nadać jej poprzednią szczelność. Często wskutek złej filtracji paliwa, płynące zanieczyszczenia mogą osadzać się w gnieździe i spowodować niedomykanie igły lub jej zamknięcie.

Dźwignia pływaka nieodpowiednio podgięta również może spowodować wzrost poziomu paliwa w komorze, ponieważ igła będzie się zbyt późno zamykać. Taki sam efekt może spowodować zacięcie się pływaka na osi spowodowane wyrobieniem. W wypadku przebicia pływaka np. podczas rozbiórki gaźnika, straci on swą określoną wyporność zależną od wagi i zatopiwszy się w benzynie w ogóle nie będzie zamykał igły.

Zbyt wysoki poziom w komorze pływakowej i rozpylaczach spowoduje przelewanie się paliwa bądź to na zewnątrz, z komory lub też przez rozpylacze, wskutek czego występują straty paliwa. Nieszczelne połączenie komory pływakowej z jej pokrywą wynikłe w skutek zniszczenia uszczelki, czy też spowodowane niedokładnym dokręceniem śrub łączących może się stać powodem strat paliwa, wyciekającego na zewnątrz gaźnika podczas jazdy, zwłaszcza w nierównym terenie.

Toteż uszkodzoną uszczelkę należy zmienić i po każdorazowej rozbiórce gaźnika dokładnie i równomiernie dokręcić śruby łączące komorę z pokrywą.

Wspomniane poprzednio rozkalibrowanie dysz paliwowych jest w zasadzie spowodowane ich naturalnym zużyciem, często jednak powstaje na skutek nieprawidłowego ich czyszczenia ostrym narzędziem, drutem, gwoździem itp. W tym przypadku dysza zostaje przedwcześnie zniszczona, wskutek nieświadomości, lub niedbalstwa ze strony kierowcy. Zanieczyszczoną dyszę paliwową należy jedynie przedmuchać silnym strumieniem powietrza, lub też w ostateczności użyć kawałka drewienka i nim usunąć brud z dyszy. To samo odnosi się do oczyszczenia poszczególnych rozpylaczy.

Właściwa regulacja gaźnika ma decydujący wpływ na oszczędność paliwa. Należy jednak dobrze wiedzieć o jakie regulacje istotnie chodzi. Fabryczna bowiem regulacja gaźnika polega tylko na doborze dysz paliwowych o określonej przepustowości i odpowiedniej gardzieli powietrznej. Natomiast zadaniem mechanika — kierowcy obsługującego gaźnik jest przeprowadzenie w zależności od potrzeby:

1) regulacji poziomu paliwa w komorze pływakowej;

2) regulacji na wolne obroty;

3) regulacji skoku tłoczka pompy przyśpieszenia w zależności od pory roku.

Regulacja Nr 1 polega na właściwym podciągnięciu dźwigni pływaka, tak, aby poziom paliwa w komorze był zgodny z danymi zawartymi w instrukcji fabrycznej.

Regulacja Nr 2 polega na tym, aby podczas pracy silnika na wolnych obrotach skład mieszanki umożliwił równomierną i wydajną pracę silnika, lecz, aby nie zachodziło zużywanie paliwa w nadmiarze. Regulacji tej dokonuje się śrubą, zmniejszającą dopływ powietrza lub benzyny do rozpylacza wolnych obrotów. Przy nieprawidłowym ustawieniu śruby regulacyjnej poprawnej pracy silnika na dużych obrotach, na wolnych obrotach będzie spalana zbyt bogata mieszanka co, zwłaszcza przy dłuższej pracy silnika na tym zakresie obrotów spowoduje znaczny wzrost paliwa.

Regulacja nr 3 dotyczy skoku tłoczka pompy przyśpieszania. Skok ten można zmienić w zależności od warunków pracy silnika w różnych porach roku. W zimie, kiedy temperatura powietrza jest niska, ilość wtryśniętego przez pompę paliwa musi być większa, ponieważ benzyna łatwo ulega skropleniu. Natomiast w okresie letnim wtrysk powinien być mniejszy, ze względu na większe parowanie benzyny.

Ilość wtryśniętego paliwa zależna jest od wielkości skoku tłoczka pompy. Skok ten można zmienić, zakładając cięgło tłoczka w otwory dźwigni, wprowadzającej tłoczek w ruch. Pozostawienie skoku tłoczka dostosowanego do okresu zimowego na okres letni jest szkodliwe i powoduje niepotrzebne straty paliwa.

Ppor. K. Wójcik

Hamulce powietrzne SAMOCHODU

Przy samochodach ciężkich, rozwijających niejednokrotnie duże szybkości nie wystarczają już zazwyczaj hamulce starszej konstrukcji, w których całą pracę uruchamiania hamulców musi wykonać kierowca. Np. samochód ciężarowy ZIS-150, który wraz z ładunkiem waży 8 ton i rozwija szybkość ponad 60 km/godz. Chcąc samochód ten skutecznie zahamować przy pomocy zwykłych mechanicznych hamulców należałoby wywrzeć na pedał hamulca tak wielką siłę, jakiej nie potrafi wydać z siebie przeciętny człowiek. W wypadkach takich konstruktorzy opracowali urządzenia, które bądź to pomagają kierowcy w wywieraniu odpowiedniej siły na pedał hamulca, bądź też przejmują na siebie całkowitą pracę uruchomienia hamulca, a rola ogranicza się jedynie do sterowania całego urządzenia przy użyciu małej siły.

Schemat układu hamulców pneumatycznych: 1 i 8 — komory hamulcowe, 2 — sprężarka, 3 — filtr, 4 — pedał hamulcowy, 5 — manometr, 6 — zbiornik, 7 — zawór sterujący.

Znając zasadę działania hamulca pneumatycznego poświęćmy kilka słów jego racjonalnej konserwacji, bez której wiemy, że nawet najlepszy mechanizm kiedyś odmówi nam posłuszeństwa i to zazwyczaj w chwili, gdy jest nam najbardziej potrzebny.

Tak więc kierowca winien codziennie po skończonej pracy dokonać przynajmniej pobieżnego przeglądu całego samochodu. W układzie hamulcowym należy zwrócić baczniejszą uwagę na następujące elementy:

Pasek klinowy napędzający sprężarkę winien być tak napięty przez przesunięcie całej sprężarki wraz ze wspornikiem, aby przy pociśnięciu go w środku kołami pasowymi z siłą około 3 do 4 kg wygiął się o 10 do 15 mm.

Następnie przez odkręcenie korka na osadniku filtra spuszczamy zebrany tam olej i wodę. W ciągu jednej doby winno zebrać się tam, nie więcej niż 15 cm³ oleju. Jeżeli jest go więcej, to świadczy, że sprężarka działa wadliwie. Co około 2000 przejechanych km., a w zimie nawet częściej należy odwodnić zbiornik powietrza, przy pomocy kurka znajdującego się na jego spodzie, oraz od czasu do czasu zawór sterujący. Korek do odwadniania zaworu sterującego znajduje się na jego dolnej pokrywie. Odwadnianie filtra i zbiornika w zimie musi się odbywać w ogrzewanym pomieszczeniu, ponieważ woda może łatwo ulec zamrożeniu. W zależności od stopnia należy przynajmniej dwa razy w miesiącu przepłukać benzyną filtr na ssaniu sprężarki, pączym po wysuszeniu go zwilżyć wkładkę olejem.

Należy zwrócić uwagę na pracę cylinderków hamulcowych i samego hamulca. Prawidłowo ustawiony hamulec posiada w stanie spoczynku luz (dający się sprawdzić szczelinomierzem przez okienka w tarczy hamulcowej), między okładzinami szczęk a bębnem, zawarty w granicach 0,25 do 0,40 mm. Luz ten ustawia się przy pomocy śróby regulacyjnej na dźwigni napędowej rozpieracza. Przy prawidłowo ustawionych hamulcach wszystkie cylinderki działają równocześnie, a suwaki wysuwają się równo na nie więcej niż 40 mm w czasie pełnego zahamowania. Na zakończenie pragnę jeszcze omówić najczęściej spotykane usterki w pneumatycznych układach hamulcowych oraz podać w skrócie metody ich usuwania.

Jako naczelną zasadę należy przyjąć:

1) Dołożenie wszelkich starań, aby usunąć usterkę bez niepotrzebnego rozbierania danego mechanizmu.

2) Jeżeli zajdzie konieczność rozebrania zespołów, to należy to czynić tylko przy pomocy odpowiednich narzędzi i przy zachowaniu pedantycznej czystości.

3) Przy docieraniu zaworów nie używać pod żadnym pozorem szmergłu — tylko czysty talk lub olej.

Przy nieprzestrzeganiu powyższych zasad można wprawdzie niejednokrotnie chwilowo usterkę usunąć, jednak w dalszej eksploatacji pojazdu zazwyczaj mści się to dotkliwie na jego użytkowniku.

Schemat instalacji elektrycznej motocykla Iż-350 (Do artykułu obok))

ZSRR PIONIEREM TECHNIKI SAMOCHODOWEJ

INSTALACJA ELKTRYCZNA MOTOCYKLA Iż 350

Celem zapewnienia drobnych napraw i kontroli instalacji elektrycznej w motocyklach Iż 350 podajemy krótki opis instalacji elektrycznej tego doskonałego motocykla produkcji radzieckiej.

Znaczna część instalacji elektrycznej jak: cewka zapłonowa, regulator napięcia i samoczynny wyłącznik, stacyjka, przełącznik świateł, bezpiecznik, lampka kontrolna znajdują się we wspólnej obudowie.

Po odkryciu pokrywy skrzynki stacyjki, znajdziemy wewnętrz 10 zacisków oznaczonych literami i cyframi, które należy łączyć z następującymi odbiornikami i źródłami prądu. Zacisk D. Sza w skrzynce z zaciskiem D. Sza uzwojenia wzbudzenia prądnicy (w oryginalnej instalacji czarny przewód). Zacisk D+ z zaciskiem D+ plusowej szczotki prądnicy (biały przewód). Zacisk PR z zaciskiem PR w obudowie prądnicy połączonym z młoteczkiem przerywacza (zielony przewód).

Zacisk A.M. z masą prądnicy — przy pomocy śruby na jej obudowie (brązowy przewód).

Zacisk 56 (lub w niektórych seriach oznaczony PK) z przełącznikami świateł na kierownicy (niebieski przewód).

Zacisk 54 (lub ST) z zaciskiem sygnału dźwiękowego (czerwony przewód).

Zacisk 57 (lub FST) z zaciskiem żarówki miejskiego światła w najaśnicy (zielony przewód).

Zacisk 30 (A) z zaciskiem + akumulatora.

Pozostałe zaciski odbiorników łączy się w następującym porządku: Zacisk przycisku sygnału z wolnym zaciskiem sygnału dźwiękowego, zaciski przełącznika świateł z zaciskami żarówki o dwu włóknach. Zacisk — akumulatora z masą lub zaciskiem AM w skrzynce.

Kluczyk w stacyjce może znajdować się w 6 położeniach oznaczonych na obudowie stacyjki liczbami od 0 do 5 przy czym uzyskujemy włączenie następujących odbiorników: 0 — wszystkie odbiorniki wyłączone, 1 — włączone światło miejskie i tylne, 2 — włączone zapłon i sygnał, 3 — jak w p. 2, a ponadto światło miejskie i tylne, 4 — jak w p. 2, a ponadto światło szosowe i tylne, 5 — zapłon i sygnał połączone bezpośrednio z prądnicą z pominięciem samoczynnego wyłącznika (jazda bez akumulatora).

por. Benhardt Maciej.

RACJONALIZATOR radzi

Zdarzyć się może, że w czasie letnich wyjazdów trzeba będzie ściągnąć nieco paliwa ze zbiornika samochodu. Dotychczas praktykowany w wielu jednostkach sposób „pociągania" paliwa ustami za pomocą rurki gumowej jest jednak wielce szkodliwy dla zdrowia kierowcy. W naszej jednostce przodujący racjonalizator plut. Moczulski wykonał więc prosty przyrząd ułatwiający przelewanie paliwa z jednego naczynia (zbiornika) do drugiego.

Przyrząd ten składa się z długiej rurki gumowej odpornej na działanie benzyny przeciętej pośrodku i połączonej trójnikiem. Na trzeci koniec trójnika została nasunięta duża gruszka gumowa. Już po pierwszym mocnym naciśnięciu gruszki paliwo zostaje wessane do rurki i gruszki gumowej. Następnie spływa ono już zupełnie samoczynnie.



Na rysunku widzicie Koledzy usprawnienie plut. Moczulskiego w chwili przelewania paliwa.

st. szer. M. Kondracki

CZOŁGISTA racjonalizator

Dobry mechanik-kierowca powinien stale dbać o stan techniczny swojego czołgu. W związku z tym powinien on umieć szybko wykrywać przyczyny uszkodzeń i niesprawności mechanizmów i zespołów czołgu i w razie potrzeby samodzielnie lub przy pomocy reszty członków załogi dokonywać napraw lub zamiany uszkodzonych części oraz przeprowadzać odpowiednie eksploatacyjne regulacje.

Jedną z najbardziej charakterystycznych regulacji eksploatacyjnych czołgu, którą każdy mechanik-kierowca powinien umieć wykonać samodzielnie, jest regulacja luzu między taśmami hamulcowymi a bębnami sprzęgieł bocznych. Regulację tę w czołgu średnim wykonuje się po uprzednim wyregulowaniu cięgieł układu dźwigniowego sprzęgieł bocznych i hamulców, a w szczególności po wyregulowaniu swobodnego suwu cięgieł podłużnych układu dźwigniowego sprzęgieł bocznych oraz po wyregulowaniu siły sprężyny powodującej powrót dźwigni kierowania w przednie położenie. Sprawdzenia pełnego suwu cięgieł podłużnych sprzęgieł bocznych dokonuje się po wyregulowaniu luzu między taśmami hamulcowymi a bębnami sprzęgieł.

Kolejność czynności przy przeprowadzaniu regulacji luzu między taśmami hamulcowymi a bębnami zewnętrznymi sprzęgieł bocznych powinna być następująca:

1. Nacisnąć na pedał hamulca nożnego (górskiego) i ustalić go w zaczepieniu o drugi (od góry) ząb zapadki pedału.

2. Wkręcając nakrętki śrub regulacyjnych ubu taśm hamulcowych zaciągnąć taśmy z jednakową siłą tak, ażeby całym swoim wewnętrznym obwodem przylegały one do bębnów sprzęgieł bocznych.

3. Zwolnić z zaczepienia zapadki pedał hamulca.

4. Za pomocą śrub regulacyjnych przy sprężynach odciągających taśmy hamulcowe wyregulować równomierny luz na całym obwodzie między taśmami a bębnami.

5. Sprawdzić pełny suw podłużnych hamulców (dane liczbowe suwu podane są w odpowiednich instrukcjach). Suw ten odpowiada luzowi pomiędzy bębnami zewnętrznymi sprzęgieł bocznych a taśmami hamulcowymi w granicach grubości zapałki.

Po zakończeniu regulacji należy podokręcać wszystkie przeciwnakrętki, a wszystkie wyjęte i zdjęte z czołga cześci ułożyć (lub zamontować) z powrotem na czołgu.

W celu sprawdzenia prawidłowości wykonania regulacji należy przejechać czołgiem niewielki odcinek drogi, stosując pierwszą, druga i trzecią przekładnię. Zwroty czołgiem o 90, 180 i 360° na pierwszej i drugiej przekładni w prawo i w lewo powinny być pewne, jeżeli odpowiednia taśma hamulcowa została całkowicie zaciągnięta. Podczas jazdy po włączeniu trzeciej przekładni, zwrot powinien następować już po wyłączeniu sprzęgła bocznego lub po początkowym, niewielkim przyhamowaniu.

W wypadku zatrzymania czołgu przez przyhamowanie homulcem nożnym, czołg powinien zatrzymać się równo, bez najmniejszego skrętu w bok. Takie zatrzymanie się czołgu będzie sprawdzianem równomiernej pracy i prawidłowego wyregulowania długości cięgieł układu dźwigniowego i luzu pomiędzy zewnętrzny bębnami sprzęgieł bocznych a taśmami hamulcowymi.

Odpowiedzi SKRZYNKI TECHNICZNEJ

Plut. Jasiński Paweł — Przyczynami zwarcia (stopienia) styków elektromagnetycznego wyłącznika, może być zbyt wolne włączanie rozrusznika, skutkiem czego między stykami tworzy się łuk elektryczny. Nadpaleniu styków elekromagnetycznego wyłącznika sprzyja w dużym stopniu korzystanie z rozrusznika przy wyładowanym akumulatorze. W przypadku zwarcia styków (wirnik rozrusznika obraca się mimo odpuszczenia przycisku wyłącznika) należy natychmiast zatrzymać silnik i odłączyć przewód, prowadzący od akumulatora. Zdjąć następnie osłonę wyłącznika i oczyścić styki wyłącznika przy pomocy pilniczka.

Szer. Grzywacz Jan. — Hamulcowe przewody elastyczne są wykonane ze specjalnej gumy o dużej wytrzymałości mechanicznej i odpornej na działania chemiczne płynu hamulcowego. Wysoka wytrzymałość jest konieczna ze względu na duże ciśnienie panujące w układzie podczas hamowania (80 — 100 kg/cm²) oraz ciągłe zginanie przewodu na skutek natrafiania kół na nierówności drogi. Poza tym przewody elastyczne winny zapewniać bezwzględną szczelność i małą rozszerzalność przy zwiększonym ciśnieniu podczas hamowania. Jak wielką wagę przykłada się do jakości tych przewodów świadczy fakt, że w fabrykach sprawdza się ich wytrzymałość pod ciśnieniem ponad 200 kg/cm².

Pęknięty przewód należy wymienić na nowy, zwracając uwagę aby średnica wewnętrzna i zewnętrzna przewodu była taka sama jak przewodu zużytego. Nowy przewód należy odpowiednio podwiesić i zabezpieczyć od przecierania.

ST. SZER. BORDĘGA JÓZEF

— nie dał się w dyskusji przekonać koledze plut. Jaskólskiemu, który twierdził, że w silniku może występować jednocześnie zjawisko detonacji oraz samozapłon i zapytuje czy ma rację.

Niestety Kolego rację ma plut. Jaskólski. Nie rozwodząc się nad zagadnieniami tych zjawisk trzeba stwierdzić że tzw. detonacja polega na niezwykle szybkim spalaniu mieszanki w całej objętości (wybuch) co wywołuje błyskawiczny wzrost ciśnienia w komorze sprężania, natomiast samozapłon jest poprostu zwykłym za wczesnym zapaleniem się mieszanki od rozgrzanych części silnika. Objawy powstania samozapłonu są podobne do objawów detonacji (spadek mocy, charakterystyczne stuki poprzerywane się silnika itp.) są to jednak zjawiska w swym przebiegu różne.

Jeżeli przyjmiemy, że jedną z przyczyn detonacji jest tzw. nagar, osadzający się na ścianach komory sprężania i zmniejszający objętość komory sprężania, to ten sam nagar rozrzażony wskutek powstania detonacji może być również przyczyną samozapłonu i wtedy oba te zjawiska mogą występować jednocześnie.

Nasz konkurs

Zdajecie sobie Koledzy zapewne dokładnie sprawę z tego, że każdy silnik zamocowany jest na ramie samochodu tak, aby wszelkie wstrząsy wywołane jego pracą nie przenosiły się na ramę, a więc tym samym i nadwozie.

W tym celu, między ramą a elementami silnika służącymi do oparcia go na ramie znajdują się najczęściej grube poduszki gumowe.

Obok na rysunku pokazane jest jedno z rozwiązań zamocowania silnika na ramie samochodu.

Kierowca winien znać pierwszorzędnie nie tylko zasady poprawnej jazdy, ale także każdy szczegół z dziedziny budowy samochodu.

Sprawdźcie Koledzy, czy tak jest.

Czy potraficie odpowiedzieć na pytanie: jaki to silnik opiera się na ramie samochodu w podany obok sposób.

Czytelnicy piszą — REDAKCJA ODPOWIADA

Kpr. I. Doliński. Macie rację Kolego Doliński. Do artykułu „Przegląd samochodu w drodze" zamieszczonego w numerze 9 „Za Kierownicą" wkradł się błąd korektorski zniekształcający sens zdania.

Powinno ono brzmieć poprawnie następująco:

„Przy normalnej pracy tych mechanizmów ich nagrzanie **nie** parzy w ręce".

Nowymi sukcesami witają kierowcy MARYNARKI WOJENNEJ ŚWIĘTO MORZA

W okresie tegorocznych Dni Morza, które obchodzimy pod hasłem Dni Rybaka i Stoczniowca naród polski sumuje sukcesy pracy na Wybrzeżu, sumuje osiągnięcia zdobyte przez stoczniowców, rybaków i marynarzy w walce o wykonanie planu 6-letniego. Jakże inaczej obchodzono „Święto Morza" przed wojną. Klika sanacyjna starała się wszelkimi sposobami odwrócić uwagę mas pracujących od spraw wewnętrznej i międzynarodowej sytuacji, od potęgujących się kryzysów i załamań gospodarki morskiej uzależnionej całkowicie od obcych mocarstw i zwracała całą uwagę na sztucznie wysunięte i podsycane zagadnienie zdobycia kolonii.

Burżuazja na czele z rządzącą kliką sanacyjną snuła sny o imperialistycznej potędze, o dochodowych plantacjach z tysiącami czarnych niewolników. Nie wystarczało jej wyzyskiwanie polskich robotników i chłopów.

Głęboka przemiana w sprawach morza dokonała się w Polsce Ludowej.

Z RUIN I ZGLISZCZ DŹWIGNĘLIŚMY PORTY, FLOTĘ I STOCZNIE

Z ruin i zgliszcz wojennych ofiarną i świadomą pracą klasy robotniczej dźwignęliśmy nasze porty, flotę, stocznie i rybołówstwo. Nasze porty wielkie i małe wciągnięte zostały w budownictwo socjalizmu i tętnią wzmożoną pracą wysuwając się na czoło portów europejskich pod względem ilości przeładowanych towarów.

Nasza flota handlowa z przedwojennego „kopciuszka" całkowicie uzależnionego od kapitalistów uzyskała dzięki rozwojowi przemysłu realne możliwości rozwoju. Stocznie zapewniają jej szybki wzrost, zwiększają z miesiąca na miesiąc swą produkcję. Nazwy „Sołdek", „Jedność Robotnicza", „Brygada Makowskiego", „1 Maja" i inne znane są dziś nie tylko w Polsce, ale i za granicą. Stocznie nasze wyprodukowały ponadto wiele kutrów stalowych, budują również trawlery dalekomorskie i nowoczesne drobnicowce.



Stoczniowcy i robotnicy portowi swą ofiarną pracą dla planu 6-letniego dokumentują przywiązanie polskiej klasy robotniczej, jaką otacza ona wspaniale rozkwitającą Marynarkę Handlową i Wojenną Polski Ludowej.

SŁOWA MANIFESTU LIPCOWEGO W SPRAWIE MORZA — DROGOWSKAZEM DLA NARODU

„Cały naród do walki o szeroki dostęp do morza, o polskie słupy graniczne na Odrze, o Polskę, której już nigdy nie zagrozi żaden faszyzm, o Polskę której zapewniony będzie trwały pokój, możność twórczej pracy i rozkwitu kraju..."

Te historyczne słowa Manifestu Lipcowego PKWN, proroczo wypowiedziane, gdy szaro-zielone wody Bałtyku wyczekiwały jeszcze z tęsknotą na swych prawych właścicieli, polskich marynarzy i rybaków, polskie okręty, statki i kutry, gdy stocznie Gdańska i Szczecina nie rozbrzmiewały hukiem młotów i zgrzytem



Na straży polskiego morza, odzyskanego dzięki historycznemu zwycięstwu bohaterskiej Armii Radzieckiej i walczącego u jej boku Odrodzonego Wojska Polskiego stoi dziś nieugięcie żołnierz naszej Ludowej Marynarki Wojennej.

dźwigów, skute w hitlerowskiej niewoli — stały się drogowskazem dla narodu polskiego.

Wytyczne Manifestu Lipcowego zostały w pełni zrealizowane. Szlak Polski Ludowej w drodze do morza rozpoczął się od Lenino, a skończył pod Gdańskiem, Gdynią, Kołobrzegiem i Szczecinem. Bohaterska Armia Radziecka i walczące u jej boku Wojsko Polskie uwolniły nasze Wybrzeże z niewoli i dały narodowi polskiemu szeroki dostęp do Bałtyku. Od Braniewa po starosłowiański Szczecin, na przestrzeni 500 km odzyskaliśmy granicę morską. Dzięki zwycięstwom bohaterskiej Armii Radzieckiej i braterskiej pomocy Związku Radzieckiego, Polska nie tylko odzyskała niepodległość, lecz również i prastare polskie Ziemie Zachodnie, stanowiące silne zaplecze gospodarcze dla naszego Wybrzeża.

W życiu naszego kraju, coraz poważniejszą i coraz bardziej niezastąpioną rolę odgrywa stale wzrastająca komunikacja morska i śródlądowa. Nasze porty, nasz przemysł stoczniowy, stale wzrastająca flota handlowa, szczególnie flota rybacka są poważnymi czynnikami gospodarczego rozwoju i budownictwa socjalizmu w Polsce. Gospodarka morska i wodna komunikacja śródlądowa, jest nieodłączną składową naszego planu 6-letniego.

Rybołówstwo morskie, niedoceniane całkowicie przed wojną, zajmuje obecnie coraz poważniejsze miejsce w gospodarce i zaopatrzeniu w żywność naszego kraju. Zasilana przez własne stocznie flotylla rybacka liczy już wiele dziesiątków jednostek pływających, przy czym ilość dalekomorskich trawlerów stale wzrasta.

Te i inne sukcesy naszej gospodarki na Wybrzeżu i morzu stanowią, tak jak i szybko postępujące osiągnięcia w uprzemysłowieniu Polski, we wzmocnieniu jej siły obronnej, sól w oku imperialistów używających morza dla celów wyzysku, grabieży i rozboju. Agresywnym zamiarom imperialistów wobec naszego kraju służy rewizjonistyczna propaganda w adenauerowskich Niemczech i odbudowa neohitlerowskiego Wehrmachtu. Z pomocą byłych SS-owców chcieliby imperialiści odebrać nam Wybrzeże i oddać je na powrót w niewolę adenauerowskim hitlerowcom.

Nie jest więc rzeczą przypadku, że Dni Morza są równocześnie manifestacją gorących uczuć narodu dla naszej Marynarki Wojennej, nieugięcie stojącej na straży Wybrzeża przed wszelkimi zakusami imperialistów.

PRACA DLA SOCJALIZMU CELEM MARYNARZY MARYNARKI HANDLOWEJ I WOJENNEJ, STOCZNIOWCÓW I ROBOTNIKÓW PORTOWYCH

Jeden cel przyświeca marynarzom Marynarki Handlowej, stoczniowcom, robotnikom portowym i żołnierzom Marynarki Wojennej. Do tego samego celu zdąża załoga statku handlowego, przedterminowo realizująca plan przewozu ładunków, do tego samego dążą stoczniowcy i robotnicy portowi bijąc wszelkie rekordy budownictwa okrętowego i przeładunków w portach, rybacy polepszając zaopatrzenie pracowników przemysłu — do tego samego celu dążą marynarze Marynarki Wojennej, stale podnosząc swój poziom wyszkolenia bojowego, stojąc na straży bezpieczeństwa naszej żeglugi i granicy



Dużą pomocą w szkoleniu politycznym dla marynarzy naszej Ludowej Marynarki są gazetki ścienne, plansze, fotomontaże, które zapoznają żołnierzy z osiągnięciami pokojowego budownictwa w Polsce Ludowej.

morskiej. Wspólnym celem jest praca dla socjalizmu, chronienie niepodległoci naszego kraju i obrona trwałego pokoju.

Ludowa, polska Marynarka Wojenna jest nierozerwalnie tak jak całe Wojsko Polskie związana z narodem. Siła jej tkwi w naszej planowej, socjalistycznej gospodarce, w stale rozszerzającej się bazie przemysłowej. Nasza Ludowa Marynarka Wojenna w odróżnieniu od przedwojennej, całą swą działalność opiera na prawdziwej nauce i sztuce wojennej — Stalinowskiej nauce wojennej. Niewyczerpanym źródłem doświadczeń i wzorem jest dla niej Radziecka Marynarka Wojenna, która w wojnie z nawałą hitlerowską zwycięsko wykonała wszystkie najbardziej skomplikowane zadania bojowe, zwyciężając przeciwników na wszystkich morzach otaczających ZSRR. Dni Morza i zbliżająca się rocznica Odzyskania Niepodległości, rocznica manifestu PKWN, jest okresem przeglądu sprawności bojowej naszej Marynarki Wojennej. Ze wzmożonym wysiłkiem pracują dziś i szkolą się marynarze i żołnierze innych rodzajów wojsk współdziałających z Marynarką Wojenną.

PRZODUJĄCY KIEROWCY NASZEJ SŁUŻBY W MARYNARCE WOJENNEJ

Wśród nich swój wysiłek w żołnierskiej służbie dla uczczenia Dni Morza wzmogli również kierowcy Marynarki Wojennej. Kierowcy Michalak, Krasowski, Wójcik i Manej wyróżnili się osiągnięciami w oszczędności paliwa przy wykonywaniu swych zadań. Zoszczędzona przez nich ilość 420 kg benzyny to wkład w godne uczczenie Dni Morza.

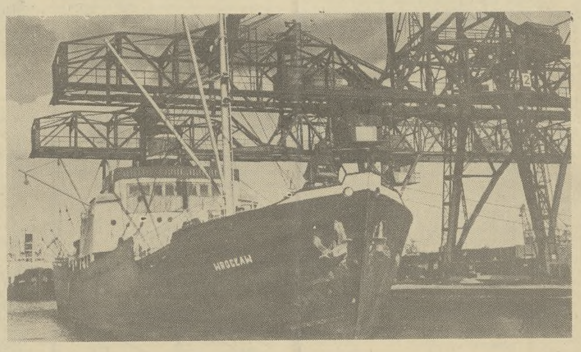
Obok sukcesów kierowców, pełniących swą służbę w Marynarce Wojennej poważne osiągnięcia posiadają mechanicy i warsztatowcy jednostek M.W. Na zdjęciu: pododdział remontowy bosmata Nowika, wyróżniający się w przedzlotowym przodownictwie.

W szeregu jednostek służby samochodowej w Marynarce Wojennej przodujący kierowcy podjęli zobowiązania dopomożenia słabszym kolegom w opanowaniu materiału teoretycznego i pomocy w praktycznej pracy przy powierzonych im samochodach. W akcji tej wyróżnili się kierowcy: Zdenek, Malakowicz, Wyboj, Rosłań, Witkowski, Steca i inni.

Poważne osiągnięcia mają również specjaliści samochodowi, jak Jankowski, Socha, Witalis, Bargała i inni. W jednostkach ich, dzięki wzorowo przeprowadzonej obsłudze technicznej samochody są zawsze sprawne, a przebiegi międzynaprawcze przekraczają normy.

Wzór w swej pracy biorą kierowcy Marynarki Wojennej z jej pięknych tradycji, z ofiarnej pracy marynarzy dla podniesienia gotowości bojowej Marynarki Wojennej na wyższy poziom.

W dniach Morza kierowcy Marynarki Wojennej, tak jak wszyscy marynarze postanawiają stać silnie i nieugięcie na straży naszego Wybrzeża wobec wszelkich zakusów imperialistów anglo - amerykańskich i ich hitlerowskich sojuszników na pokój świata. Biorąc przykład z wspaniałego wzoru marynarzy radzieckich, opierając się na niewzruszonym, braterskim sojuszu z niezwyciężoną Marynarką Radziecką i Armią Radziecką — nasza Marynarka Wojenna i jej oddziały pomocnicze, a wraz z nimi i służba samochodowa, jako silne ogniwo we froncie walki o pokój, nieugięcie stoi na straży naszych granic morskich.



Polskie porty barbarzyńsko zniszczone przez faszystowskich najeźdźców dźwignięte zostały trudem polskiego robotnika oddanego bezgranicznie Władzy Ludowej. Dziś polscy stoczniowcy stanowią jeden z najbardziej awangardowych oddziałów polskiej klasy robotniczej, śmiało przekraczają produkcję jednostek pływających. Na zdjęciu: jeden z rudowęglowców M/S Wrocław w porcie gdyńskim.

„KIEROWCA", Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleje Niepodległości 218.
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I 91000. Zakł. Graficzne Wyd. MON. Zam. Nr 5187. 3-B-17482.